Fourteenth Loksabha

Session : 10
Date : 08-03-2007

Participants : Munshiram Shri ,Velu Shri R.,Lagadapati Shri Rajagopal,Basu Shri Anil,Singh Kunwar Rewati Raman,Sen Smt. Minati,Chitthan Shri N.S.V.,Khanna Shri Avinash Rai,Jha Shri Raghunath,Kharventhan Shri Salarapatty Kuppusamy,Das Shri Alakesh,Palanisamy Shri K.C.,Barman Shri Basudeb,Panda Shri Brahmananda,Mahtab Shri Bhartruhari,Fanthome Shri Francis ,Paranjpe Shri Prakash Vishwanath,Kaswan Shri Ram Singh,Mehta Shri Bhubneshwar Prasad,Rana Shri Kashi Ram,Mandal Shri Sanat Kumar,Khanna Shri Vinod,Virendra Kumar Shri ,Krishnadas Shri N.N.,Tripathy Shri Braja Kishore,Patil Shri Jaisingrao Gaikwad,Verma Shri Ravi Prakash,Chandanagouda Shri Gaddigoudar Parvatagouda,Thomas Shri P.C.,Barq Shri Shafiqur Rahman,Yadav Dr. Karan Singh,Aditya Nath Shri ,Nikhil Kumar Shri ,Kusmaria Dr. Ramkrishna,Appadurai Shri M.,Shaheen Shri Abdul Rashid,Yadav Shri Devendra Prasad,Shandil Dr. (Col.) Dhani Ram,Francis George Shri K.,Chauhan Shri Nihal Chand,Rawat Prof. Rasa Singh,Hussain Shri Anwar,Satheedevi Smt. P.,Krishnan Dr. C.,Maheshwari Smt. Kiran,Chaure Shri Bapu Hari,Chandrappan Shri C.K.,Chengara Surendran Shri ,Oraon Shri Rameshwar,Mistry Shri Madhusudan Devram,Bangaru Smt. Susheela Laxman,Gehlot Shri Thawar Chand,Yadav Shri Ram Kripal,Madhwaraj Smt. Manorama,Khandelwal Shri Vijay Kumar,Dangawas Shri Bhanwar Singh,Gill Shri Atma Singh,Sugavanam Shri E.G.,Sangwan Shri Kishan Singh,Ranjan Smt. Ranjeet,Maharia Shri Subhash,Reddy Shri Karunakara G.,Nayak Shri Ananta,Nambadan Shri Lonappan,Paul Dr. Sebastian,Channappa Shri Kunnur Manjunath,Singh Shri Sitaram,Singh Shri Manvendra,Tripathi Shri Chandramani,Senthil Dr. R,Bishnoi Shri Jaswant Singh,Ajaya Kumar Shri S.,Mehta Shri Alok Kumar,Pradhan Shri Dharmendra,Sonowal Shri Sarbananda,Siddeswara Shri G.M.,Saroj Shri Tufani,Ravichandran Shri A.,Jatiya Dr. Satyanarayan,Gadhavi Shri Pushpdan Shambhudan

Title: General discussion on the Budget (Railways) 2007-08; Demands for Grants in respect of Budget (Railways)-2007-08 and Supplementary Demands for Grants in respect of Budget (Railways)- 2006-07 and resolution regarding approval of recommendations in 5th Report of Railway Convention Committee (Discussion not concluded).

MADAM CHAIRMAN : Now we will take up Item Nos. 15, 16, 17 and 18 together.

I would request Shri Velu to move the Resolution.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI R. VELU): Madam, on behalf of my colleague Shri Lalu Prasad, I beg to move:

> "That this House approves the recommendations contained in Paras 45, 46, 47, 48, 49, 50 and 51 of the Fifth Report of Railway Convention Committee (2004) appointed to review the rate of dividend payable by the Railway Undertaking to General Revenues etc., which was presented to the Lok Sabha on 18th August, 2006, with modification to Para 50 that appropriation of the principal component of the lease charges to the Capital Fund would be made through Major Head 3006 instead of Major Head 3001. "

MADAM CHAIRMAN: Motions moved:

> "That the respective sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund of India, on

account, for or towards defraying the charges during the year ending the 31st day of March, 2008, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 1 to 16."

"That the respective supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2007, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 1,2,6,10 and 14 to 16."

"That this House approves the recommendations contained in Paras 45, 46, 47, 48, 49, 50 and 51 of the Fifth Report of Railway Convention Committee (2004) appointed to review the rate of dividend payable by the Railway Undertaking to General Revenues etc., which was presented to the Lok Sabha on 18th August, 2006, with modification to Para 50 that appropriation of the principal component of the lease charges to the Capital Fund would be made through Major Head 3006 instead of Major Head 3001. "

15.49 hrs. (Mr. Deputy Speaker in the Chair)

श्री मधुसूदन मिस्त्री (साबरकंठा): उपाध्यक्ष महोदय, गुजरात में दलितों पर अत्याचार हुआ है...(व्यवधान)

MR. DEPUTY-SPEAKER: This is not the time to discuss about Gujarat here.

… (*Interruptions*)

उपाध्यक्ष महोदय: जब आपको मौका मिलेगा, तब आप बोलना।

...(व्यवधान)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Nothing is going on record. Whosoever speaks without my permission his speech will not be recorded.

(Interruptions) ... *

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please sit down. Now, Shri Thawar Chand Ge[r38]hlot.

* Not recorded

श्री थावरचन्द गेहलोत (शाजापुर): माननीय उपाध्यक्ष जी, मैं रेल बजट 2007-2008 पर चर्चा के लिए खड़ा हुआ हूं। जो रेल बजट प्रस्तुत किया गया है वह निराशाजनक है, यथास्थितिवादी है और भारतीय रेल को रुगण्ता की ओर अग्रसर करने वाला है। रेलवे के विकास की दृटि से इसमें संसाधनों की व्यवस्था की जानी चाहिए थी, जो नहीं की गयी है। रेल मंत्री जी पिछले दो वर्ों से लगातार थोथी वाहवाही लूटने के लिए जादुई करिश्मा दिखा करके, देश के यात्रियों को भ्रमित करने का प्रयास कर रहे हैं। इस दृटि से कुछ बातें, मैं यहां रखना चाहता हूं। माननीय रेल मंत्री जी ने रेल बजट प्रस्तुत करते समय, रेल भाड़े में किसी तरह की वृद्धि न करने की बात कही थी। पिछले र्वा भी जो बजट प्र ास्तुत किया गया, उसमें भी यही बात कही गयी थी। इस र्वा के बजट भााण में माननीय रेल मंत्री जी ने कहा कि रेल यात्रियों से पिछले र्वा की तुलना में 14 प्रतिशत अधिक आय हुई है। मैंने बजट को ध्यान से देखा और जो र्वा 2005-2006 की वार्कि रिपोर्ट है उसको भी देखा तथा प्रयास किया कि पिछले र्वा से यात्रियों की संख्या में आखिर कितनी वृद्धि हुई कि पिछले र्वा की तुलना में इस र्वा 14 प्रतिशत की अधिक आय केवल यात्री भाड़े से हुई। मैंने देखा कि सुपर-फास्ट चार्ज के नाम पर यात्रियों को लूटा गया। जो पैसेंजर गाड़ी है, जिस गाड़ी की स्पीड 65-70 किलोमीटर प्रति घंटा है ऐसी अनेक गाड़ियों को चतुराई से सुपर-फास्ट गाड़ियों का दर्जा दे दिया गया। उनकी स्पीड नहीं बढाई और स्टोपेज भी कम नहीं किये और उन गाड़ियों में रखरखाव की दृटि से सुधार नहीं हुआ।

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर) : कैबिनेट रेंक का कोई मंत्री उपस्थित नहीं है, माननीय रेल मंत्री जी भी नहीं हैं।

MR. DEPUTY SPEAKER: The State Minister is here. आपके सामने बैठे हैं।

श्री थावरचन्द गेहलोत : न ही उन गाड़ियों में सफाई की कोई व्यवस्था की गयी और न ही खान-पान के स्तर में सुधार हुआ है। केवल लूटने-खसोटने की दृटि से उन गाड़ियों का नाम काम में आया है और यात्रियों से बड़ी रकम वसूली गयी है। तत्काल आरक्षण की जो व्यवस्था थी वह आज भी है। पहले 50 रुपये में तत्काल आरक्षण होता था जो पिछले र्वा से 150 रुपये में होने लगा है। ये दो मुद्दे ऐसे हैं जिनके नाम पर अधिकतम राशि बटोरी गयी दिखाई देती है। मैं चाहता हूं कि 14 प्रतिशत से अधिक की आय जो यात्रि भाड़े से हुई है उसका ब्यौरेवार आंकड़ा देश को बताया जाए। मंत्री जी बताएं कि यात्रियों की संख्या में वृद्धि के कारण इतनी आय हुई है या सुपर फास्ट चार्ज के नाम पर इतनी आय हुई है या जो तत्काल आरक्षण के नाम पर 150 रुपए वसूले जा रहे हैं, उसके कारण इतनी आय हुई है? अगर मंत्री जी यह बताएं तो स्पट हो जाएगा कि तत्काल आरक्षण से जो 150 रुपए वसूले जा रहे हैं और सुपर फास्ट चार्ज से जो पैसा वसूला जा रहा है, उसी के कारण ही आय में वृद्धि हो रही है। अप्रत्यक्ष रूप से सामान्य श्रेणी के यात्रियों को छोड़ दें, तो आरक्षित यात्री चाहे वे द्वितीय श्रेणी के हों या तृतीय श्रेणी ए.सी. थ्री टायर के या ए.सी. सैकेंड के यात्री हों, उनसे यह पैसा वसूला गया है। मैंने पिछले र्वा की इनकी वार्कि पत्रिका के पेज 46 पर यात्री किलोमीटर की तालिका देखी है। उसमें इन्होंने पांच साल के आंकड़े दिए हैं। तीन साल पहले एनडीए की सरकार थी। एनडीए की सरकार के समय की तुलना में यात्रियों के यात्रा करने के किलोमीटर में कोई अंतर नहीं आया है और इस कारण यात्रा के किलोमीटर बढ़ने से रेलवे को अतिरिक्त आय नहीं हो सकती है, ऐसा मेरा कहना है। इसी वार्किी रेल पत्रिका 2005-06 के पेज 46 पर तालिका 3 में यात्रियों की औसत गमन दूरी लिखी है। यात्रा करने की दूरी के आंकड़े भी यह दर्शाते हैं कि एनडीए सरकार के समय की तुलना में और इस सरकार के समय की तुलना में इन आंकड़ों में कोई विशेा अंतर नहीं आया है, इसलिए मैं कह सकता हूं कि यात्रियों की संख्या से या यात्रियों द्वारा लम्बी दूरी की यात्रा करने की वजह से यात्री भाड़े की आय में ज्यादा वृद्धि नहीं हुई है। यह आय दोनों मदों से, तत्काल आरक्षण और सुपर फास्ट के नाम पर जो चार्ज लिया जा रहा है, उससे आय में वृद्धि हुई है।

मैं उदाहरण देना चाहता हूं। गोल्डन टेम्पल नाम की ट्रेन है। इस ट्रेन का पुराना नाम फ्रंटियर मेल था। यह गाड़ी 80-85 किलोमीटर से ज्यादा की दूरी एक घंटे में तय नहीं करती है। रतलाम से चलना हो तो यहां पहुंचने में 13-14 घंटे लगते हैं। माननीय मंत्री जी भी यह जानते हैं। मैं सुपर फास्ट गाड़ी का एक और उदाहरण देना चाहता हूं। मथुरा से पश्चिम एक्सप्रेस सात बजे चलती है और दिल्ली 10 बजकर 35 मिनट पर पहुंचती है। मथुरा से दिल्ली के बीच में सामान्य पैसेंजर गाड़ी ढाई से पौने तीन घंटे में पहुंचती है और राजधानी फास्ट गाड़ी पौने दो घंटे में दिल्ली पहुंचती है, लेकिन पश्चित एक्सप्रेस सुपर फास्ट गाड़ी 3 घंटे 35 मिनट दिल्ली पहुंचने में लेती है। मुझे कहते हुए

दुख होता है कि मथुरा से नई दिल्ली की दूरी अगर साढ़े तीन घंटे में कोई गाड़ी तय करती है और इसके लिए भी यात्रियों से सुपर फास्ट गाड़ी का किराया लिया जाता है तो यह उन यात्रियों के साथ अन्याय है।

मैं एक और उदाहरण देना चाहता हूं। इंदौर से निजामुद्दीन इंटरसिटी एक्सप्रेस चलती है। उसकी भी यही स्थिति है। मुम्बई से जम्मू तवी तक एक गाड़ी है, वह दो-तीन नाम से चलती है - स्वराज एक्सप्रैस, सर्वोदय, हापा और जाम नगर एक्सप्रेस। मंत्री जी अच्छी तरह से जानते हैं, इन गाड़ियों का भी यही हाल है। इस देश में रेलवे को आधुनिक बनाने की दृटि से इस सरकार ने पिछले तीन सालों के बजट में कोई प्रयास नहीं किया और कह रहे हैं कि हम गाड़ी की स्पीड बढ़ा रहे हैं। मंत्री जी ने पिछली बार घोाणा की थी कि भोपाल और दिल्ली के बीच में जो शताब्दी एक्सप्रेस चलती है, उसकी स्पीड 140 किलोमीटर प्रतिघंटा से 150 किलोमीटर प्रतिघंटे करने का प्रयास करेंगे और दिल्ली से आगरा तक वह ट्रेन 150 किलोमीटर प्रतिघंटे की रफ्तार से चलेगी, परन्तु उस पर भी अमल नहीं हो पाया है। प्रयास किया गया, परन्तु गाड़ी पटरी से उतरने लगी। अगर गाड़ी 140 किलोमीटर प्रतिघंटे की रफ्तार की बजाय 145 किलोमीटर प्रतिघंटे की रफ्तार से चलने लगती है तो इंजन पीछे रह जाता है और डिब्बे उछल-उछल कर आगे औंधे-सीधे गिरते हैं। यात्रियों की मृत्यु हो जाती है और डिब्बे काट-काट कर यात्रियों को बाहर निकाला जाता है।

16.00 hrs.

मंत्री जी ने एक दूसरी घोाणा फास्ट ट्रेक बनाने की भी की थी। मुम्बई से अहमदाबाद तक सर्वे भी कराया गया, अध्ययन भी किया और कहा कि हम 150 और 300 किलोमीटर प्रतिघंटे की चाल से रेलगाड़ी को चलाने का काम करेंगे।[R39] वह योजना भी अधूरी रह गई। इस बार फिर देश की जनता और देश के यात्रियों को सब्जबाग दिखा रहे हैं कि इस देश में 300-350 किलोमीटर की रफ्तार से रेलगाड़ी चलाने का काम करेंगे। इससे ज्यादा भ्रम पैदा करने का प्रयास दूसरी सरकार नहीं कर सकती, रेल मंत्री जी ही कर सकते हैं। ये बिहार में बारह-पन्द्रह साल तक ऐसे ही करते रहे हैं। वहां जनता दुखी थी और जनता ने उन्हें उखाड़ कर फेंक दिया और यह परिणाम सामने आया था। ये यहां ठीक वैसा ही काम कर रहे हैं। यूपीए सरकार को रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद जी के बजट के कारण जनता उखाड़ कर फेंक देगी। अब वादा किया गया है, मैं कहना चाहता हूं कि आप अपने देश की तुलना पड़ोसी देश चीन से कर लें। वहां का रेल नेटवर्क भारत के नेटवर्क के लगभग बराबर ही है। वहां रेल विकास की दर 24 प्रतिशत है और भारत में एक प्रतिशत है। हम चीन से इतना पीछे हैं और फ्रांस और जापान की रेलगाड़ियों की स्पीड के बराबर बात कर रहे हैं कि 350-400 किलोमीटर प्रति घंटा की रफ्तार से रेल चलाएंगे। आप कहां पटरियां बदल रहे हैं? इसके लिए उस प्रकार की पटरियां, उस प्रकार का सिग्नल सिस्टम और व्यवस्था चाहिए। आप कहीं कुछ नहीं कर रहे हैं। आप संसाधन जुटाने की बात नहीं कर रहे हैं, केवल सब्जबाग दिखाने की कोशिश करते हैं। मैं सुरक्षा की बात कहना चाहता हूं। देश में आज रेल यात्री अपने आपको सुरक्षित नहीं महसूस करता है। हम चाहते थे, महसूस कर रहे थे और देश की जनता मांग कर रही थी कि भारतीय रेल की सुरक्षा व्यवस्था के लिए उपाय हों परंतु इस बजट में भी सुरक्षा व्यवस्था की दृटि से उपाय नहीं के बराबर किए गए हैं।

भारत में कर्मचारियों के 12,000-12,500 पद रिक्त हैं। इसमें एससी और एसटी वर्ग के भी पद रिक्त हैं। आरपीएफ कांस्टेबल के 10,000 पद रिक्त हैं। देश में बिना चौकीदार के 34,000 से ज्यादा गेट रेलवे समपार के रूप में हैं, जिसमें आधे से अधिक यानी 18000 ऐसे हैं जहां चौकीदार की व्यवस्था नहीं है। इस बजट में ऐसे रिक्त स्थानों की पूर्ति के लिए कोई व्यवस्था नहीं की गई है। चौकीदार के बिना गेट के लिए चौकीदार की व्यवस्था के लिए कोई प्रावधान नहीं किया गया है। हमने दुर्घटनाओं के आंकड़े देखे हैं। जहां बिना चौकीदार के गेट हैं, वहां दुर्घटनाएं ज्यादा हुई हैं। इसके अलावा सिग्नल सिस्टम की गड़बड़ी के कारण दुर्घटनाएं हुई हैं परंतु इस दिशा में किसी प्रकार का कोई प्र यास नहीं किया गया है।

रेल में किसी प्रकार की कोई गड़बड़ होती है तो वह रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स के जिम्मे है कि उसे रोकने का काम करें। 10,000 पद आरपीएफ कांस्टेबलों के रिक्त हैं लेकिन उनकी पूर्ति के लिए कोई प्रयास नहीं किया गया। कर्मचारियों के 12,000 से अधिक पद रिक्त हैं, उनके लिए भी कोई प्रयास नहीं किया गया, 1200 के करीब एससी एसटी कर्मचारियों के पद रिक्त हैं, उसकी पूर्ति के लिए कोई प्रयास नहीं कर रहे हैं। मैं मंत्री जी से आपके माध्यम से पूछना चाहता हूं कि निर्धारित पद से संख्या कम होगी तो क्या रेलवे की सुरक्षा व्यवस्थित हो सकेगी? मैं कहता हूं वह नहीं हो सकती है। रेलवे में दुर्घटनाएं और घटनाएं घटित होने का यह बहुत बड़ा कारण है। मैंने दुर्घटनाओं के आंकड़े देखे हैं, दुर्घटनाएं पहले के मुकाबले कम नहीं हो रही हैं। रेल में आगजनी की घटनाएं ज्यादा हो रही हैं, हताहतों की संख्या में वृद्धि हो रही है। रेल दुर्घटनाओं में वृद्धि के कारण व्यक्तियों के मरने की संख्या में वृद्धि हो रही है। इस दिशा में रेल मंत्री जी को जो उपाय करने चाहिए थे, वे नहीं किए गए। यात्रियों को एक पहलू तो दिखाई देता है कि यह सुखद हो सकता है और सुखद है लेकिन दूसरा पहलू निश्चित रूप से भारतीय रेल के लिए दुर्भाग्य की बात है और यह इसे रुग्णता की ओर ले जाने वाली बात है। क्या यथास्थितिवादी बने रहेंगे? जब देश आजाद

हुआ तो उस समय लगभग 53 हजार किलोमीटर लम्बी रेल लाइन थी। आज देख लें, कुल 63 हजार किलोमीटर है। आज कितने साल हो गये? हम देश की आजादी का साठवां वर्ा मना रहे हैं और इन साठ वर्ाों में केवल दस हजार किलोमीटर रेल लाइन अतिरिक्त डाली गई है, अन्यथा वही पुरानी रेल लाइनें हैं। पटरियां बदलने का काम करते रहे। इस बार बजट में प्रावधान है कि पांच सौ किलोमीटर की रेल लाइन बढ़ाई जायेगी, नई लाइन डाली जायेगी और सात सौ किलोमीटर रेल लाइन का विद्युतीकरण किया जायेगा। यह ऊंट के मुंह में जीरे के समान है। अगर हम नई रेल लाइन बनाने की बात करें तो यह रेल बजट बिहार और तमिलनाडु के इर्द-गिर्द घूमता है। यह राजस्थान, मध्य प्रदेश, गुजरात, हरियाणा, महाराट्र, कर्नाटक जैसे आदि राज्यों के साथ अन्याय है। क्या यह बजट केवल बिहार और तमिलनाडु तक ही सीमित रहेगा?

श्री रघुनाथ झा (बेतिया): बिहार में कुछ भी नहीं है, बिहार को सब लोगों ने लूटा है।

श्री थावरचन्द गेहलोत : उपाध्यक्ष महोदय, जो वार्षिक विवरणिका है, उसमें मैंने ये आंकड़े भी पढ़े हैं। मध्य प्रदेश और अन्य राज्यों के आंकड़ों के अनुसार वहां कितने किलोमीटर की रेल लाइन है? जब कि मध्य प्रदेश क्षेत्रफल और आबादी की दृटि से बहुत बड़ा है।

SHRI R. VELU: Sir, I would appeal earnestly to the hon. Members to confine themselves to what they want to project of their state. Do not accuse Bihar and Tamil Nadu. If you want me to talk with statistics, I can do that. Secondly, you are also misleading the House by saying that accidents are increasing; you are misleading the House by saying that vacancies are not being filled up; and you are misleading the House by saying so many things which are factually not correct. I want you to very responsibly come out with facts. We are ready to answer all of your queries, apprehensions, accusations or whatever it is, but let us put it in a proper manner and within the limits.

श्री थावरचन्द गेहलोत : उपाध्यक्ष महोदय, जितना समय रेल मंत्री जी ने लिया था, यदि उससे आधा समय मुझे दे दें तो मैं आंकड़े सहित विवरण बताने के लिए तैयार हूं, नहीं तो मैं उनसे कहना चाहता हूं कि विवरणिका देख लें, जिसमें राज्यवार भी रेल लाइनों की लम्बाई के आंकड़े हैं। ...(व्यवधान)

श्री रघुनाथ झा : जब से देश आजाद हुआ है, रेल के क्षेत्र में, रोड के क्षेत्र में, इनवैस्टमैन्ट के क्षेत्र में पूरी बात हो जाए और देख लिया जाए।...(व्यवधान)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Nothing will go on record.

(Interruptions) ... *

उपाध्यक्ष महोदय : जब आपकी पार्टी के स्पीकर बोलेंगे तो कह लेना। Nothing will go on record.

*(Interruptions) ...**

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please sit down now. Nothing will go on record.

*(Interruptions) ...**

श्री थावरचन्द गेहलोत : उपाध्यक्ष महोदय, मैं बैठ नहीं रहा हूं। मैंने राज्यवार आंकड़ों की बात कही है, मैं जोनवार आंकड़ों की बात भी कहता हूं। जोनवार भी काफी अंतर है। मैं कहना चाहता हूं कि मध्य प्रदेश, राजस्थान और महाराट्र की आबादी और वहां का आवागमन का घनत्व अन्य राज्यों की तुलना में अधिक है, फिर भी वहां रेल लाइनें कम हैं, जब कि उन्होंने कहा है कि हम पांच सौ किलोमीटर की नई रेल लाइन डालेंगे। पांच नई रेल लाइन डालने का प्रावधान बजट में किया गया है, जबकि 135 से अधिक नई रेल

* Not recorded

लाइन डालने के लिए रेल मंत्री तथा रेल मंत्रालय की ओर से सर्वे कराया गया, अद्यतन सर्वे भी कराया गया और 135 में से केवल पांच की घोाणा की है। उन पांच को अगर देखें तो मैं जिन राज्यों की बात कर रहा हूं, वे उन राज्यों में नहीं हैं।

मैं एक उदाहरण देना चाहता हूं कि उज्जैन मध्य प्रदेश से राजस्थान को जोड़ने वाला एक तीर्थस्थल है। वहां कुम्भ का मेला लगता है। वहां से लेकर राजस्थान का हाड़ौती और कोटा के आसपास के एरियाज उज्जैन, आगर, सोयत, सुसनेर, रामगंज मंडी के लिए एक रेल लाइन का सर्वे नीतीश कुमार जी ने कराया था। उन्होंने उसका शुभारम्भ किया था। सर्वे हो गया, रिपोर्ट आ गई। मैं बता रहा हूं कि स्वीकृति करने वाले जब राम विलास पासवान जी रेल मंत्री थे तब उन्होंने उसकी स्वीकृति की थी और उन्होंने उसका शुभारम्भ किया था। रेल मंत्री लालू प्रसाद जी ने अद्यतन सर्वे कराया। सर्वे होकर पड़ा है। लेकिन आप उसे स्वीकृति क्यों नहीं दे रहे हैं? इसी प्रकार से इंदौर से दाहोद-गोधरा की रेल लाइन बहुत लम्बे समय से स्वीकृत है। उसे पूरा करने के लिए बजट में प्रावधान नगण्य है, बिल्कुल नहीं के बराबर है। ललितपुर-सिंगरौली लाइन लम्बे समय से स्वीकृत है। उसे पूरा करने के लिए कोई पैसे का प्रावधान नहीं है। मैं एक नहीं अनेक ऐसे उदाहरण दे सकता हूं जो 55-56 साल से लाइनें स्वीकृत हैं। लेकिन वे चींटी की चाल से भी धीमी गति से चल रही हैं। उनमें कोई काम नहीं हो रहा है।

पूर्वोत्तर राज्य को ले लें। जिरीबाम-मणिपुर में रेल लाइन की कोई सुविधा नहीं है। वहां अलगाववाद की स्थिति बन रही है। वहां रेल लाइन की आवश्यकता है। अरुणाचल प्रदेश में रेल लाइन की जरुरत है। वहां रेल लाइन होगी तो ज्यादा लाभ होगा। वहां के जनप्र ातिनिधियों ने प्रस्ताव भेजे हैं। प्रस्ताव पर सर्वे कराया गया है। स्वीकृति देनी चाहिए, परंतु स्वीकृति नहीं दी जा रही है। इसी प्रकार से नयी रेलगाड़िया चलाने के लिए भी मांग की जा रही है। सुमित्रा जी तथा मध्य प्रदेश के सांसदों ने मांग की थी कि इंदौर से उदयपुर चूंकि जावरा और रतलाम के बीच में आमान परिवर्तन हो गया, इसलिए इंदौर-उज्जैन-नागदा-रतलाम होकर उदयपुर नयी रेलगाड़ी चलाई जाए लेकिन उसे भी चलाने की कोशिश नहीं की गई है। हम लोकल ट्रेन इंटरसिटी जैसी कोटा और रतलाम के बीच मांगते हैं। लेकिन सरकार उस ओर ध्यान नहीं दे रही है। मैं कहना चाहता हूं कि रेल मंत्री जी भेदभावपूर्ण तरीके से काम कर रहे हैं। देश के हर राज्य के साथ जिस प्रकार से नीतीश कुमार जी ने बजट का वितरण करने का काम किया था, संसाधन उपलब्ध कराने की व्यवस्था की थी, उस प्रकार की व्यवस्था करने की आ वश्यकता है परंतु यह सरकार उस ओर ध्यान नहीं दे रही है। मैं कहना चाहता हूं कि उस ओर सरकार ध्यान दे।

MR. DEPUTY-SPEAKER: I have got with me a list of 70 speakers, who wish to speak on this subject in the House. अब आप ही देख लें कि मुझे डिसकशन कैसे खत्म करना है?

श्री थावरचन्द गेहलोत : सर, दो-तीन मिनट में मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

SHRI MADHUSUDAN MISTRY : Sir, give five minutes each for each speaker to speak on this issue.

श्री थावरचन्द गेहलोत : महोदय, माल ढुलाई के मामले में भी मालगाडियों की स्थिति बहुत अच्छी नहीं है। ऐसा आंकड़े दर्शाते हैं कि उसमें भी कोई विशेा प्रगति नहीं हो रही है। मालगाड़ियों की औसत स्पीड प्रति घंटा 25 के आसपास है और फिर कहते हैं कि गाड़ियां ज्यादा चलाने में दिक्कत आती है। पच्चीस की स्पीड में मालगाड़ियां चलेंगी तो ट्रैक फ्री कहां होगा? तीन लाइनें डालने की कोशिश कर रहे हैं और चार लाइनें कौरीडोर बनाने की बात कर रहे हैं। आप मालगाड़ियों को, पैसेंजर गाड़ियों को स्पीड-अप क्यों नहीं कर रहे हैं? अगर स्पीड-अप करेंगे तो इन रेल लाइनों पर भी आवागमन ज्यादा हो सकता है। माल की ढुलाई में देरी नहीं होगी। इस प्रकार की कार्रवाई करने की आवश्यकता है।

ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना शुरु हो रही है। इसमें भारतीय रेल को आधुनिक स्वरूप देना चाहिए परंतु संसाधन कुछ नहीं है। यह बात मैं ही नहीं बल्कि रेलवे बोर्ड के पूर्व चेयरमैन जो एक नहीं बल्कि दो-तीन और चार हैं, जिन्होंने इस बजट के बारे में चिंता प्रकट की है। उन्होंने कहा है कि रेल भाड़ा नहीं बढ़ाया, यह कहां गया? परंतु अप्रत्यक्ष रूप से सुपर फास्ट चार्ज और तत्काल आरक्षण के नाम पर यात्रियों से पैसा लिया जा रहा है। 20,000 करोड़ रुपये का मुनाफा बताया गया है। वे आंकड़े भी सही नहीं हैं। उन्होंने आशंका व्यक्त की है कि चार हजार करोड़ रुपये किसी और मद में और चार हजार करोड़ रुपये किसी और मद में है और इस तरह से आठ हजार करोड़ रुपये निकल गये।

20,000 करोड़ रुपये में से 8 हजार करोड़ रुपये निकल गये तो 12,000 करोड़ रुपये का मुनाफा होता है। ऐसा पूर्व के रेलवे विशेाज्ञों ने कहा है। मेरे पास वे पेपर कटिंग भी है जिन्होंने ऐसा कहा है। इसलिए इस पर भी ये विचार करें कि इस सदन को, इस देश की जनता को, इस देश के यात्रियों को ये आंकड़ों के जंजाल में कहीं भ्रमित तो नहीं कर रहे हैं? मैं आंकड़ों के मक्कड़जाल में फंसना नहीं चाहता क्योंकि मेरे पास समय कम है।[r40]

उपाध्यक्ष जी, मैं इतना ही कह सकता हूं कि भारतीय रेल की प्रगति के लिये जो संसाधन जुटाने चाहिये थे, वे इस बजट में नहीं जुटाये गये हैं। इस से लगता है कि भारतीय रेल प्रगति की ओर अग्रसर होने के बजाय यथावत् स्थिति की ओर बढ़ रही है। अगर ऐसे ही भारतीय रेल की प्रगति रही तो यह रुग्णता की ओर बढ़ेगी और यू.पी.ए. सरकार को ले बैठेगी।

उपाध्यक्ष जी, आपने मुझे बोलने के लिए अवसर दिया, उसके लिये धन्यवाद।

SHRI L. RAJAGOPAL (VIJAYAWADA): Honourable Deputy-Speaker, Sir, I would like to recollect and rewind into the past. The word 'Railways' takes us back into the historical incident, which was not a decade old, but a century old incident. There was a station in South Africa called Pietermaritzburg railway station where in 1906, Mohandas K. Gandhi was thrown out of the first class compartment and had been insulted. Thus the journey began that transformed Mohandas Karamchand Gandhi into Mahatma Gandhi . That is the spirit that each and everyone has to inculcate – an insult has transformed a person. When we talk of Railways, we all recollect that incident.

Today, the UPA Government, through the Budget presented by Shri Lalu and supported by Shri Velu and Rathwa, with the blessings of Sonia ji and Dr. Manmohan Singh, has not insulted anybody, but has given dignity to each and every passenger cutting across the length and breadth of this country, cutting across caste, creed and community, and cutting across region, religion and race. It has benefited each and every single individual in this country. It has benefited the women; it has benefited the old people – the human side of it being that lower births are going to be reserved for them; it has catered to the needs of the handicapped people by providing special coaches; and it has catered to the small vendors and small business people by providing specialized coaches for them. It has catered to all sections of this country. Every citizen is being covered and every citizen gets benefited by this Budget.

Today, the benefits that we are giving and the record profit that has been achieved are unheard of. Even the private sector cannot achieve Rs. 20,000 crore cash surplus. In the last two years alone, the cash surplus was more than Rs. 34,000 crore and heavy dividends have been paid to the Government of India. Looking at such performance, every Indian, every citizen, and every sector could get inspiration and motivation from it. When the Railways in the public sector with such a large network covering the length and breadth of this country, the entire span of this country, could achieve profits and perform well, why could the individuals not excel in their chosen fields? The dignity and the service provided by the Railways, I am sure, would transform *aam admi* into *maha admi*. That is the spirit and that is the intention of this Budget. Every single Indian, every single individual, could definitely transform himself or herself into a *maha admi*. So,

this Budget is catering to the *aam admi* to convert him, to motivate him and to inspire him to turn into a *maha admi*.

My friends in the Opposition have tried to derail this Budget. When I got elected for the first time to this House in May, 2004, we have seen how they obstructed the House when Lalu ji took over as the Railway Minister, and how they stalled the House for days and hours together. We are a witness to that. The temple of democracy, the Parliament, the highest institution of the land, has been stalled just because Lalu ji has been made the Railway Minister. Today, we have seen his performance. I will come to the State-wise statistics, and how the Railways performed during the five-year NDA regime and three-year UPA regime later. I can definitely give the real statistics on how we have performed in each and every sector in every division. Lalu ji has been insulted and accused on that day, but now we have seen what Lalu ji has done. I would like to remember the words of Mahatma Gandhi in this context. In Gandhian thought, the basis of social and economic solutions is the concept of *Sarvodaya* - 'welfare for all'. The General Budget and the Railway Budget of the UPA Government have, year after year, looked at the welfare of all. The *Sarvodaya* concept of Mahatma Gandhi has been followed not only in preaching but also in practice by this Government. Laluji and UPA Government are not people of words: they are people of deeds. In whatever we do, we see that not only the outlays but outcomes reach the poorest of the poor man. We do look at the welfare of all.

Mahatma Gandhi said, "What cannot be shared with the poor is taboo for me. Service to the poor has been my heart's desire and it has thrown me amongst the poor and enabled me to identify myself with them". That is the guiding principle of the UPA Government. Soniaji, Manmohan Singhji, Laluji, Veluji, Rathwaji and the entire UPA Government is functioning with the poorest of poor in its mind so that we can uplift the poor people and serve the *aam aadmi* and each and every citizen of the country.

Today, without giving regard to facts, BJP and NDA start talking about Bihar and Tamil Nadu being benefited in the Railway Budget. I have the statistics with me to prove that accusation was wrong. Bihar has a broad gauge line of 2145 kilometres; Maharashtra has got 3676 kilometres, Andhra Pradesh has got 4839 kilometres, Gujarat has got 2775 kilometres, Rajasthan has got 3437 kilometres, Madhya Pradesh has got 3676 kilometres, Tamil Nadu has got 2310 kilometres. These statistics make the picture clear. … (*Interruptions*) These are statistics on record. They are a part of history. … (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Nothing will go on record except the speech of Shri Rajagopal.

*(Interruptions) …**

SHRI L. RAJAGOPAL : Sir, they have a history of spreading hatred. It has come to light repeatedly in the past. When we look back into the past, we get to see they have a history of spreading hatred among the States day in and day out. They have torn apart the entire fabric of this nation. Today, Soniaji has got the entire fabric together and she is trying to stitch it together.

Mahatma Gandhi launched Quit India Movement in his time. Today, we have to launch and every citizen should follow a different movement. Today, time has come for a 'Knit India, Do Not Split India' movement. We have to knit India and not split India on communal lines, on caste lines, and on regional lines.

Let us look at the reality. We are Indians. Bharat Rail is ours. Unfortunately for the Opposition, Bharat Rail is built on steel. They cannot puncture it. Similarly, Laluji is a man of steel. The UPA

Government is also made of stubborn

Not recorded

steel. That is why the Opposition is not able to puncture our achievements and our performance.

I would like to quote the words of Laluji. He said, "My mother always told me not to handle a buffalo by its tail but always catch it by its horns. I used that lesson in everything I did, including Railways and also in handling the BJP, NDA Government repeatedly since 1991 when he first stalled the *Rath Yathra* of Advaniji.… (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please address the Chair and not the Members.

SHRI L. RAJAGOPAL : They have been accusing Laluji and the UPA Government of bad performance. Today, every newspaper, every expert, every person cutting across different sections of the society, the entire nation is praising this Budget as the one catering to *aam aadmi* and every section of this country.[KMR41]

Today they have the guts to say that this Budget is not for *aam aadmi* and that this Budget does not cater to the needs of the people.

I would come back to the statistics. Let them also look into it to know as to what were their allocations and as to what are our allocations. … (*Interruptions*) I would state about other States. The Plan outlay in 2002-03 was Rs.12,000 crore whereas we have allocated Rs.31,000 crore, which is about three times and not just double the allocations in a period of three years. In the first year, they could allot only Rs.8,965 crore whereas today, we have allotted Rs.31,000 crore. Where is the amount going? This amount is going for the purposes of new lines… … (*Interruptions*) I do not want to go into the region specific or area specific. … (*Interruptions*) Shri Gehlot *sahab* I am giving the facts which can be looked into. You can even compare these facts – from Rs.13,000 crore to Rs.31,000 crore. The amount is going for gauge conversion, new lines, electrification, doubling and building of wagons, coaches and so on. In this Budget we have seen 800 new coaches that are going to be built.

My friend has also asked as to how so much revenue was earned. It is not a *jaadu.* It is real and a fact. He said that how could the passenger revenue go up by 14 per cent, when the passenger traffic has gone up by only seven to eight per cent? How did you get 14 per cent? That is where we talk of efficiency and volumes … (*Interruptions*) I did not even start. This is my first Railway Budget speech.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I cannot give you more than 10 minutes. I have already given you 15 minutes.

SHRI L. RAJAGOPAL : All of us know about Lalu *ji.* When I was child and when I entered politics, I thought that Lalu *ji* was a charmer because wherever I go or wherever I saw Lalu *ji* photograph, he was looked up or talked upon, not only in the villages of this country but also in Pakistan. When we went there, everybody was adoring him. He is not only a charmer but he is also a performer with Rs.20,000 crore revenue in this Budget. We need to underline that. That is why I would like to explain as to how we achieve this sort of efficiency.

I know what trading and traders are for BJP. We know of the gender Budget and the traders Budget. After completing engineering, when I went to my uncle for training in business, he told me a story, rather gave a tip. He said that there was a town where 10 traders sold 100 bags of rice each, making a profit of probably Rs.10 per bag and thus, making a profit of Rs.1,000 in a month. A new trader has set up a shop and he sold the rice at cost price, that is, instead of Rs.100 per bag, he wanted to sell at Rs.90 per bag. People wondered as to how he is going to make profit. After three or six months, entire business came to him and he was selling 1,000 bags a month instead of 100 bags as was done by other traders. Somebody asked him as to how are you making money when you are selling at cost price. He replied that he sold 1,000 empty gunny bags at the rate of Rs.5 each and making Rs.5,000. Had I sold 100 bags, I would have made a profit of only Rs.1,000. Because of my selling 1,000 empty gunny bags, I could make a profit of Rs.5,000, that is, five times more than what other traders were getting. That is what his economics was and that is what we call gunny bag business or efficient business or value business . This Government has also adopted this principle in various services.

We have seen as to how we are serving and how Lalu *ji* has introduced a new scheme when he felt that a lot of berths were wasted. He introduced `hand-held terminal' for TTEs so that they can look into the terminals and know which seats have not been occupied and in the next station the same can be given to other persons to earn more revenues which would go into the stream. That is what we call efficient functioning.[r42] That is why I call him a performer, a profitable performer and an achiever.

Comparing the NDA and UPA Government's achievements, look at the gauge conversions. All through, they had done 23 gauge conversions in five years; we have taken up 66 works in just three years. In the case of doubling, they had taken up hardly 1,000 kms. whereas in three years, we have surpassed 1,500 kms. In the case of surveys, they had launched 95; we have done 147. All these figures are achieved in just three years, and not in five years. We have got still two more years to go and imagine what the figures would be.

In the case of new lines, they had initiated 24 new lines, we have 28 so far, in three years. In the case of new trains, they had introduced 148 new trains during the NDA's regime of five years, but within three years, we have introduced 173 new trains. We have surpassed all their targets in three years;

If you look at the freight load, we have achieved 726 million tonnes; they had done only 500 million tonnes. They are now asking how we are getting more revenue. When you transport apple, it is at a different rate; when you transport orange, it is at a different rate; when you transport gold, it is at a different rate and when you transport silver, it is at a different rate. We have been transporting and getting more and more value added goods across the entire nation. In spite of this stellar performance of the Railways, still a lot is to be achieved. In spite of huge profits that Railways are getting, in the case of freight business, they have to do more. They have only 25 per cent and still 75 per cent goes towards road transport. Still there is enough scope and a huge potential.

That is why, Shri Lalu Ji and this Government have designed 'dedicated freight corridors' with an allocation of Rs. 30,000 crore in this Budget, the East-West corridor. Now, they felt that we need to have five more dedicated freight corridors like South-South, West-South, East-South, with huge outlays so that the freight traffic is increased.

We are talking about new designs and new initiatives; we are not talking about tailor-made or design-made or ready-made suits. Shri Lalu Ji may not be educated at Harvard or at Cambridge. But he understands the common man very well. He knows how to handle things and how to have grip over the functioning. I have seen him personally.

I went to him with my personal problem once. I told him that there was a problem in my constituency. Immediately, what he did? He not only solved that problem, but applied that solution to the problems that prevailed in the entire length and breadth of this country. He solved the problem in Vijayawada and applied that solution to the entire nation. That is the importance. The intellectual can solve the problem, but a genius will prevent the problem. That is the genius of Lalu Ji and of this UPA Government.

We try to prevent the problem and try to function better, bring in efficiency and bring in more revenue.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude.

SHRI L. RAJAGOPAL : This is the first time that I am speaking on the Railway Budget. I am the first speaker from my Party.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I have the names of 20 more speakers from the Congress Party.

SHRI L. RAJAGOPAL : I am only giving the factual position.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please listen to me. You may now conclude. I have another 20 names of Members from your Party to participate in this debate.

SHRI L. RAJAGOPAL : The hon. Member said that the experts have criticized the Budget. Let him tell me which expert has criticized. I have got the opinion of all the experts. … (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude.

… (*Interruptions*)

SHRI L. RAJAGOPAL : Which document says so? Which paper says so? Is it *The Hindustan Times, The Times of India, The Economic Times, The National Herald, The Deccan Herald* or *The Hindu?* Let him tell me which paper and I will talk it out and read out to him, what it said. They were all praising the Budget. … (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude.

… (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Nothing will go on record.

*(Interruptions) ...**

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude.

… (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Nothing will go on record.

*(Interruptions) ...**

MR. DEPUTY-SPEAKER: Nothing is going on record.

*(Interruptions) ... **

MR. DEPUTY-SPEAKER: Let me know, are you going to conclude or not?

SHRI L. RAJAGOPAL : No, Sir. I am just giving you the comparison.… (*Interruptions*) Was there an increase in the passengers' fare? Every year the Government has been reducing the passenger tariff. Freight tariff has also been reduced on iron ore and petroleum products. Though the Government has been reducing tariff every year, the efficiency of Railways is increasing. We are talking

---

* Not recorded

about new 8000 terminals so that the persons without reserved seats or persons traveling under Tatkal can straightaway go and get the tickets. We have been talking about an increase in the unreserved seats, converting wooden berths into cushion berths.… (*Interruptions*)

MR. DEPUTY- SPEAKER: Please conclude now.

SHRI L. RAJAGOPAL : Sir, I did not even get 20 minutes.

उपाध्यक्ष महोदय : आप 25 मिनट बोल चुके हैं।

...(व्यवधान)

SHRI L. RAJAGOPAL : My friend has finished his speech at 1627 hours and it is still 1635 hours.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please sit down now. Nothing will go on record.

*(Interruptions) ... **

SHRI L. RAJAGOPAL : Sir, please give me five minutes.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I cannot give you five minutes more. I have got a list of more than 71 Members and out of that, 20 Members belong to Congress.

SHRI L. RAJAGOPAL : Sir, it is a historical Budget. Members have made a number of allegations. It is our duty to respond to that.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude in two minutes.

… (*Interruptions*)

उपाध्यक्ष महोदय : मुझे आपके बोलने से कोई आपत्ति नहीं है। मेरी तरफ से आप एक घण्टे तक बोल सकते हैं, लेकिन आपकी पार्टी के सदस्य ही नहीं बोल पाएंगे।

...(व्यवधान)

SHRI L. RAJAGOPAL : Sir, the Members belonging to NDA, BJP and also the TDP who are every hour in and out of the NDA, are not able to digest the success of this Government.… (*Interruptions*)

---

* Not recorded

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please come to the point. You are not speaking on the Budget. You are only making points against each other.

SHRI L. RAJAGOPAL : We should believe in luck. Howelse can we explain the success of those we do not like. BJP should try to appreciate the success of UPA, even though they do not like. Since they do not like us, they feel that we are lucky that the Budget has come out to be so good, performance is very good, service is good and the people from all quarters are appreciating the Budget. They are not able to digest our success. Every State and every section of the society has been taken care of.… (*Interruptions*)

MR. DEPUTY- SPEAKER: Nothing will go on record now. Please sit down.

*(Interruptions) ...**

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri Anil Basu may start his speech.

… (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Nothing is going on record.

*(Interruptions) ...**

MR. DEPUTY-SPEAKER: Nothing is going on record.

*(Interruptions) ...**

MR. DEPUTY-SPEAKER: The speech of whosoever speaks without my permission should not form part of the record.

*(Interruptions) ...**

* Not recorded

श्री अनिल बसु (आरामबाग):उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका बहुत आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

लेकिन यह मेरी मजबूरी है कि मेरा गिरिधर हाउस में नहीं है। मेरा गिरिधर हाउस में नहीं है, जिसने गिरि गोवर्धन को धारण किया। आदरणीय वेलू जी और राठवा जी दोनों राज्य मंत्री हैं, लेकिन रेल बजट डिस्कशन के समय कैबिनेट मिनिस्टर को होना चाहिए, यह हाउस की कन्वेंशन है, यह होना चाहिए। मेरी भी यह मजबूरी है कि गिरिधर नहीं तो मैं कैसे बताऊं, मेरा जो दुख है, जो वेदना है, जो अनुभव है, वह मैं कैसे बताऊं, क्योंकि गिरिधर नहीं है।...(व्यवधान) आप सुनिये। लालू जी ने 2007 का रेल बजट पेश करने के समय, भााण देने के समय बड़े सही ढंग से बताया कि यह रेलवे है, जो वर्ा 2001 में डिवीडेंड का भुगतान करने से चूक गई थी और जिसका फंड बेलैंस गिरकर 359 करोड़ रुपये रह गया था। मैं तहेदिल से आभारी हूं उन 14 लाख रेलकर्मियों का, जिन्होंने कड़ी प्रतियोगिता का सामना करने में पूरा जोश रखा और पूरी टीम भावना के साथ काम किया और रेलवे का लाभ 20 हजार करोड़ रुपये तक पहुंचा दिया।

यह सारी बातें लालू जी ने कहीं, जो मुझे आप शाबासी दे रहे हैं, लेकिन मैं पूरी विनम्रता के साथ सम्मानित सदन के लिए बताना चाहूंगा कि यह करते समय 14 लाख रेलकर्मियों के अथक परिश्रम और देशवासियों के अपार स्नेह और समर्थन की बदौलत ही हो पाया है। ये 14 लाख रेलकर्मियों के 28 लाख हाथ हैं और दो राज्यमंत्रियों के चार हाथ हैं और लालू जी के दो हाथ हैं, कुल 28 लाख 6 हाथों ने मिलकर रेलवे को इस स्थिति में पहुंचा दिया, यह बड़ा सराहनीय है, प्रशंसनीय है, राजनीति से ऊपर उठकर हम सब को इसकी प्रशंसा करनी चाहिए।

लेकिन एक समस्या भी है, क्योंकि लालू जी ने बताया कि श्रीकृण ने जब गिरि गोवर्धन को धारण किया था, तब लाखों गांव वालों के हाथ उनके हाथ से जुड़ गये और 14 लाख रेलकर्मियों के हाथ लालू जी के साथ जुड़ गये और उनको सफलता भी मिली, लेकिन मुझे यह भी बताना है कि इन 14 लाख रेलकर्मियों की हालत क्या हो रही है। मैं इस बिन्दु की बाद में चर्चा करूंगा, अभी मैं 2-4 जो स्टेट की, सूबे की डिमांड हैं, उनके बारे में 2-4 शब्द बोलने के बाद मुख्य बिन्दु पर आऊंगा। हावड़ा से चपाडांगा, अमता से चपाडांगा का आज क वैश्चन ऑवर में वेलू जी ने जिक्र भी किया। यह सन् 1972 में तत्कालीन प्रधानमंत्री श्रीमती इन्दिरा गांधी ने फाउंडेशन स्टोन ले किया, लेकिन 1972 से आज 2007 हो गया, रेलवे लाइट आज अमता से चपाडांगा तक नहीं पहुंची। यह 1972 में शुरू हुई, इसे 35 साल हो गये, यह बहुत निराशाजनक है। हावड़ा से बरगाछिया तक रेलवे लाइन है, बरगाछिया से आगे बढ़कर चपाडांगा तक पहुंचाने का काम बन्द हो गया, यह क्यों बन्द हो रहा है? 1972 में जो फाउंडेशन स्टोन ले हुआ, उसका काम क्यों बन्द हुआ?

दूसरा सवाल यह है कि तारकेश्वर से मगरा जो ओल्ड नैरोगेज लाइन थी, इसका ब्राडगेज में अपग्रेडेशन करने के लिए सर्वेक्षण किया गया, सर्वे हो गया, फिजिबिलिटी रिपोर्ट आ गयी, एस्टिमेट भी हो गया। यह सब कुछ रेलवे बोर्ड में जमा हुआ है और अब उस पर धूल जम रही है। दोनों आदरणीय रेलवे राज्य मंत्री जी और लालू जी मेरा विनम्र अनुरोध है आप सब मिलकर प्लानिंग कमीशन में इसे भेजिए और प्लानिंग कमीशन का अनुमोदन लेकर इसका काम शुरू करिए। शालीमार रेलवे टर्मिनल जिसके बारे में स्वयं लालू जी ने घोाणा की थी कि शालीमार रेलवे टर्मिनल का काम हो जाएगा, लेकिन शालीमार रेलवे टर्मिनल का काम बंद हो गया। हावड़ा से सूडी तक ट्रेन चलाने की बात कही गयी थी, सूडी हमारे विभूर जिले का सदर है और जिला केंद्र है। लेकिन वहां से हावड़ा आने में बहुत दिक्कत हो रही है। बहुत सालों से यह सवाल उठ रहा है कि हावड़ा से सूडी तक एक ट्रेन होनी चाहिए। जिससे यात्री सुबह सूडी से हावड़ा आएंगे और शाम को हावड़ा सूडी वापस जाएंगे। इसी तरह सियालदाह-मुर्शिदाबाद लाइन है। मुर्शिदाबाद नवाब सिराजुद्दौला का ऐतिहासिक स्थान है। वे बंगाल, बिहार और उड़ीसा के नवाब थे। उनका अंग्रेजों के साथ युद्ध हुआ था। मुर्शिदाबाद बहुत से टूरिस्ट जाते हैं। आप सियालदाह से मुर्शिदाबाद लाइन

द्वारा यात्रियों को सुबह सियालदाह छोड़ेंगे, जो शाम को मुर्शिदाबाद वापस आएंगे। आप यहां एक-दो ट्रेन देने की कृपा करें। हावड़ा-बर्धमान सैक्शन का डानकुनी एक स्टेशन है। उसका महत्व बढ़ गया है, क्योंकि डानकुनी में बत्तीस हजार करोड़ का इन्वेस्टमेंट हो रहा है। वहां एक इंटरनेशनल टाउनशिप होगा जो इंडस्ट्रियल कांप्लेक्स होगा। इसका काम शुरू हो गया है। डानकुनी स्टेशन का जो इन्फ्रास्ट्रक्चर है, वहां से सारा ट्रैफिक इधर से बढ़ेगा, लेकिन ट्रैफिक इधर से लेने से ये इन्फ्रास्ट्रक्चर ठीक नहीं रहेगा। इस पर ज्यादा से ज्यादा ध्यान देने की जरूरत है। जो हावड़ा-बर्धमान कॉर्ड लाइन है, उसका नतीजा क्या हुआ है? डानकुनी से बर्धमान तक थर्ड लाइन हो गयी। लेकिन हावड़ा से डानकुनी तक की स्थिति ऐसी हो गयी है, जैसे शीशे की बोतल का गला होता है। इधर से लाइन आ गयी, लेकिन यहां से हावड़ा जाने का कोई रास्ता नहीं है। ऐसी स्थिति में सारी बोतल में ऐक हो रहा है। हावड़ा स्टेशन आने में बहुत ज्यादा प्राब्लम हो रही है। सबअर्बन सैक्शन में, कॉर्ड सैक्शन में, मेल या एक्सप्रेस आदि सारी ट्रेनों को हावड़ा के कॉर्ड क्षेत्र में आधा घंटा, एक घंटा या डेढ़ घंटा तक रूकना पड़ता है। उन्हें सिगनल नहीं मिलता है, क्योंकि प्लेटफार्म क्लियरेंस नहीं है। आपको इसका कोई हल निकालना चाहिए। इसके लिए कोई मास्टर प्लान बनाना चाहिए। डानकुनी से हावड़ा तक थर्ड लाइन होनी चाहिए, नहीं तो नयी लाइन चालू करने का कोई मतलब नहीं होगा। डानकुनी मिलिया से एक नयी लाइन देने का काम करना भी बहुत जरूरी है। अगर डानकुनी मिलिया से लाइन हो जाएगी, तो वह थर्ड लाइन हावड़ा तक पहुंच जाएगी, इसलिए कृपा करके आप इस पर ध्यान दें।

महोदय, जैसा कि गहलोत जी ने कहा कि लालू जी ने कुछ नहीं किया। हम लोग गहलोत जी की दुख और वेदना को समझते हैं, क्योंकि ये छः साल सरकार में थे, लेकिन आईआईएम अहमदाबाद ने इन्हें नहीं बुलाया। इनके बहुत बड़े-बड़े नेता थे, लेकिन किसी को अहमदाबाद भााण देने के लिए नहीं बुलाया गया। लालू जी भारत के पहले रेल मंत्री हैं, जिनको अहमदाबाद में बुलाया गया। आईआईएम अहमदाबाद और हारवर्ड को एक ही स्टैंडर्ड का समझा जाता है, ऐसी आईआईएम की अंतर्राट्रीय स्थिति है। जब छः साल ये लोग सरकार में थे, उस दौरान किसी को नहीं बुलाया। जो इनका दुख और वेदना है, हम लोग उसे अनुभव करते हैं, लेकिन हम लोग इसके लिए क्या करें। आईआईएम एक प्रोफेशनल इंस्टीट्यूट है, अंतर्राट्रीय क्षेत्र में इसकी अच्छी स्थिति है। ...(व्यवधान) इनको वहां नहीं बुलाया गया, लेकिन लालू जी को बुलाया। इस बात का इनको दुख और वेदना है, लेकिन हम लोग क्या कर सकते हैं? [v43]

मैं एक और बात कहना चाहता हूं। मैं लालू जी को बहुत विनम्रता से बताना चाहता हूं कि कांग्रेस के सदस्यों ने बताया कि पैसेंजर रिवैन्यु 14 प्रतिशत बढ़ा। श्री गहलोत ने भी बताया है। लेकिन पैसेंजर ट्रैफिक 7 प्रतिशत बढ़ा है, 14 प्रतिशत की वृद्धि कैसे संभव है। यदि पिछले एक साल का हिसाब देखेंगे तो पता चलेगा कि ज्यादा से ज्यादा रिजर्वेशन तत्काल होती है। मेल एक्सप्रेस, सुपरफास्ट में तत्काल रिज र्वेशन के कारण 7 प्रतिशत ट्रैफिक बढ़ा है और रिवैन्यु 14 प्रतिशत इनक्रीज हो गया। इसका मुख्य कारण है कि तत्काल रिजर्वेशन ज्यादा से ज्यादा हो रहा है यानी उधर से कमाई हो रही है। इसलिए रेलवे के रिवैन्यु में 14 प्रतिशत की वृद्धि हुई। इसके और भी कारण हैं लेकिन मुख्य कारण यही है।

दूसरा सवाल रेलवे सेफ्टी का है। इस बारे में हमने भी विचार किया। मैं स्टैंडिंग कमेटी ट्रांसपोर्ट एंड टूरिज्म का मैम्बर था। हमने रेलवे सेफ्टी के बारे में ऐग्जामिन किया था। परेशानी यह है कि रेलवे का डिप्टी सेफ्टी कमिश्नर रेलवे के अधिकारी हैं। उन्हें रेलवे से तनख्वाह मिलती है और डैपुटेशन के बाद वे सब रेलवे में वापिस चले जाते हैं। जो लोग रेलवे से पैसा कमाते हैं, जिन लोगों की सर्विस रेलवे पर डिपैंड करती है, वे निपक्ष रूप से कैसे काम करेंगे। रेलवे सेफ्टी कमिश्नर का स्ट्रक्चर ऐसा बनाया गया है कि उन्हें निपक्षता से काम करने के लिए कोई सहयोग नहीं मिलता है। इसलिए हमने बताया कि जैसे इलेक्शन कमीशन स्टैटूटरी बॉडी है, वैसे ही रेलवे सेफ्टी कमीशन को किसी मंत्रालय के अधीन न करके स्टैटूटरी बॉडी बनाना चाहिए। रेलवे सेफ्टी कमीशन सिविल एविएशन डिपार्टमैंट के अधीन है। उन्हें पैसा रेलवे से मिलता है और वे काम सेफ्टी कमीशन में करते हैं और वापिस रेलवे में चले जाते हैं। यह जो सारी समस्या है, सेफ्टी की समस्या है, वह बहुत गंभीर समस्या बन गई है। इसलिए इसे गंभीरता से देखना चाहिए। मैं कहना चाहता हूं कि इलैक्शन कमीशन के माफिक रेलवे सेफ्टी कमीशन बनाना चाहिए और स्टैटूटरी बॉडी बनानी चाहिए। उसे किसी मंत्रालय के अधीन नहीं करना चाहिए तभी वे निपक्षता से रेलवे सेफ्टी कमीशन में काम कर सकेंगे।

मैं फ्रेट रेट के बारे में बताना चाहता हूं। हमारे यहां उसमें नवम्बर में 6 प्रतिशत की वृद्धि हुई और जनवरी में फिर से वृद्धि हुई। हम जानना चाहते हैं कि यह किसने किया? लेकिन डंकुनी में वैगन में रेलवे की जो स्टोन्स आती हैं, अभी उनके पार्ट्स सौ से ढाई सौ रुपये ज्यादा हो गए। सारी कंस्ट्रक्शन का काम - चाहे वह बिल्डिंग का काम हो, चाहे रोड का कंस्ट्रक्शन हो, जिसमें स्टोन चिप्स काम में आती है, उनके पार्ट्स सौ से ढाई सौ रुपये ज्यादा हो गये हैं। इसके कारण सारा ट्रैफिक रोड पर जा रहा है। रेलवे को इससे ट्रैफिक लॉस होता है। यह

किस अधिकारी ने किया, हमें इसकी जानकारी चाहिए। फ्रेट चार्जेस में कमी करने की बात थी, वह कम नहीं हुए बल्कि फ्रेट के चार्जेस में बड़ी चालाकी से पहली नवम्बर से 6 परसेंट की वृद्धि की गई और फिर जनवरी में भी वृद्धि की गई।

मैं रोड ओवर ब्रिज के बारे में कहना चाहता हूं। मैंने रेलवे कन्सलटैंट कमेटी में बताया कि रेलवे को बहुत ज्यादा कमाई हो रही है। रेलवे को सरकार से भी पैसा मिलता है। सारी रोड, ओवर ब्रिज की जो कास्ट है, उसे रेलवे को देनी चाहिए। इसे आप सरकार के ऊपर थोपने का काम मत कीजिए। सरकार के पास पैसा और साधन भी नहीं हैं, रेलवे के पास पैसा और साधन दोनों है। उसे सैस मिलता है और उससे बहुत पैसा मिलता है। हमने बताया था कि रेलवे रोड ओवर ब्रिज की पूरी कास्टिंग रेलवे को लेनी चाहिए लेकिन अभी वह नहीं हुआ।...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : अब आप कन्कलूड कीजिए।

...(व्यवधान)

श्री अनिल बसु : मैं आपकी बात मान रहा हूं लेकिन कृपया मुझे थोड़ा और समय दीजिए। ...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : अभी आपकी पार्टी के आठ और सदस्य बोलने वाले हैं। कृपया आप समाप्त कीजिए।

...(व्यवधान)

श्री अनिल बसु : सीबीटी ने जो घोाणा की है, उसमें क्या हुआ? इससे आयरन ओर और स्टील इंडस्ट्री को लाभ मिलेगा।[N44]स्माल मीडियम सैक्टर में जो आयरन एंड स्टील फैक्टरी है, उन लोगों को आयरन ओर लाने के लिए वैगन मिलना बहुत मुश्किल हो जायेगा। सीबीटी सुविधा स्माल और मीडियम सैक्टर आयरन एंड स्टील इंडस्ट्रीज को मिलना चाहिए।

आदरणीय लालू जी, कोल और ऐश हैंडलिंग वर्कर्स पहले लोकोमेटिव में काम करते थे। रेलवे में माडर्नाइजेशन हो गया जिसका हमने स्वागत किया। लेकिन कोल और ऐश हैंडलिंग वर्कर्स को नौकरी से हटा दिया गया। वे बहुत गरीब और पिछड़े वर्ग के हैं। इस बारे में हमने लालू जी से बात की थी। हमारे नेता बसुदेव आचार्य के साथ हम लोग 100 बार लालू जी के पास गये। लालू जी ने हमें पत्र लिखा कि हमने इस बारे में सोच विचार कर देखा है । इन सारे लोगों को इंडियन रेलवे में नौकरी मिलेगी। यह बात वर्ा 2004 की है। अब वर्ा 2007 चल रहा है लेकिन इस बारे में कुछ नहीं हुआ। अब ये लोग कहां जायेंगे क्योंकि इनके पास जीने के लिए कोई रास्ता नहीं है। वे आत्महत्या करेंगे। लालू जी के वायदे के बाद भी उन लोगों को नौकरी नहीं मिली। रेलवे बोर्ड का इस बारे में क्या विचार है? ये लोग मंत्री जी की इमेज खराब कर रहे हैं। इनके बारे में अगर रेलवे मंत्रालय नहीं सोचेगा, तो और कौन सोचेगा?

मैंने लालू जी से कहा कि भारत में इनके बारे में आप नहीं सोचेंगे, तो गरीब के लिए कौन सोचेगा? आप गरीब रथ चलाते हैं और गरीब को मारते हैं। गरीब रथ चालू हुआ लेकिन गरीब मर गया। यह क्या बात है? इस बारे में आपको सोचना चाहिए।

रेलवे में जो कुछ हो रहा है, उसका क्या नतीजा हुआ, वह मैं आपको बताना चाहता हूं। वर्ा 1996-97 से वर्ा 2007 तक रेलवे में जो ग्रोथ इन ट्रैफिक हुआ। लेकिन उसके आधार पर इम्प्लायमैंट नहीं हुआ। ग्रुप ए और बी आफिसर्स का तो इम्प्लायमैंट हुआ लेकिन बेचारे ग्रुप सी और डी के लोग मारे गये। ग्रुप सी और डी के लोगों का कोई इम्प्लायमैंट नहीं हुआ। उनकी संख्या घट गयी है। जो लोग मध्यम वर्गीय है, उन लोगों को नौकरी नहीं मिल रही। जब वे लोग नौकरी से रिटायर्ड हो जाते हैं तो पब्लिक सैक्टर में भी उन्हें नौकरी नहीं मिलती। हमारा कहना है कि ग्रुप ए और बी केटेगिरी में आफिसर्स की संख्या बहुत है लेकिन ग्रुप सी और डी केटेगिरी की संख्या घटकर बहुत नीचे चली गयी है।

आप बोलते हैं कि 14 लाख रेलवे कर्मचारियों के बलिदान से मेरे नेतृत्व में रेलवे का विकास तीव्र गति से हो रहा है। इन 14 लाख कर्मचारियों का पसीना निकालकर आपने सफलता तो ले ली, लेकिन उनका बलिदान हो रहा है। मैं बहुत दुख के साथ कहना चाहता हूं कि पीपीपी के नाम ऐसा नहीं करना चाहिए। पहले रेलवे में कोयले का जो लोकोमोटिव था, उसमें गार्ड पीछे रहता था। वे ग्रीन फ्लैग, रेड

फ्लैग झुकाते थे और पीपीपी करके गाड़ी चलनी शुरू हो जाती थी। अभी पीपीपी यानी पब्लिक प्राइवेट पार्टीसिपेशन। यह क्या है? इसी तरह आईआरसीटीसी क्या है? पहले आईआरसीटीसी रेलवे का माडर्नाइजेशन और अपग्रेडेशन करने के लिए किया गया। लेकिन अब आईआरसीटीसी यह है कि सभी काम प्राइवेट कांट्रेक्टर्स को दे दो। इलैक्ट्रिकल, मैकेनिकल, टेलीकम्युनिकेशन, सिग्नल्स, कोचेज, वैगन्स, स्टेशन, ट्रेनिंग रिटायरिंग रूम, ट्रेनिंग आदि सभी काम पीपीपी को दे दो। यह क्या बात है? ये सारे काम सही नहीं हैं क्योंकि इससे विरोध का वातावरण पैदा होता है। रेलवे मजदूर और रेलवे अथारिटी के बीच एक विरोध का वातावरण तैयार हुआ।

17.00 hrs.

इससे यह विरोध का वातावरण तैयार हुआ है। मैं चेतावनी देना चाहता हूं कि अगर आप लोग इस पीपीपी के रास्ते से नहीं हटेंगे तो वह दिन दूर नहीं है जब भारत के रेलवे मजदूर कर्मचारी मजबूर होकर संर्घा करेंगे। यह सब मानने के लिए रेलवे मजदूर तैयार नहीं है, मैं यह चेतावनी देना चाहता हूं। मैं इन सारी बातों को कैसे बताऊं और नसीब ही खराब है कि रेलवे को 20,000 करोड़ रूपए का कैश सरप्लस प्राप्त होता है और सारा काम - सिविल, इलेक्ट्रिकल, मेकैनिकल, टेलीकम्युनिकेशन, सभी प्राइवेट कांट्रैक्टर्स को दे दिया। रेलवे में यह क्या चल रहा है? एशिया का सबसे बड़ा गुड्स शेड, वाडी बन्दर गुड्स शेड बन्द हो गया। क्यों बन्द हुआ, क्योंकि कोई ट्रैफिक नहीं है, कोई गुड्स बुकिंग नहीं है। ट्रैफिक क्यों नहीं है? अभी एक बहाना मिल गया है कि वहां सीमेंट को रखना ठीक नहीं है क्योंकि उससे पर्यावरण पर असर पड़ता है। इससे सारा ट्रैफिक रोड की ओर डाइवर्ट हो जाता है। इसमें बहुत चालाकी है कि इन्वायरनमेंट के नाम पर सारा ट्रैफिक डाइवर्ट होकर रोड पर चला जाता है। लोग कहते हैं कि इससे पर्यावरण दूाित हो जाएगा। पहले पैसेंजर और मेल ट्रेन्स में, इंजन के पीछे और गार्ड के रूम के आगे दो पार्सल वैन होते थे। अब सारे पार्सल वैन का काम रेलवे ने छोड़ दिया है। रेलवे मजदूर कर्मचारियों का क्या होगा? उनकी बात सुनने के लिए कोई तैयार नहीं है। अब सारे कामों की आउटसोर्सिंग हो रही है और कंटेनर कारपोरेशन और आईआरसीटीसी को सामने रखकर सारा काम हो रहा है।...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री अनिल बसु : उपाध्यक्ष महोदय, आप मुझे बहुत प्यार करते हैं, इसलिए मुझे बोलने के लिए थोड़ा समय दीजिए।

उपाध्यक्ष महोदय : क्या करूं, मेरी मजबूरी है। आपकी पार्टी से अभी अन्य आठ सदस्यों को बोलना है।

श्री अनिल बसु : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे का प्रिंटिंग प्रेस, रेलवे का प्रिंटिंग सेन्टर बन्द हो गया, ईस्टर्न रेलवे और वेस्टर्न रेलवे के प्रिंटिंग प्रेस बन्द हो गए क्योंकि वहां प्रिंटिंग नहीं होती है। अधिकारी लोग प्रिंटिंग का आर्डर नहीं देते हैं। इसका कारण यही पीपीपी है। सारे अधिकारियों को पता है कि प्रेस में कुछ मत दो, आउटसोर्सिंग करके बाहर दे दो। वेस्टर्न रेलवे, सेन्ट्रल रेलवे के बहुत अच्छे प्रिंटिंग प्रेस बन्द हो गए। ऐसे नहीं चलेगा। ये सारे कामकाज ऐसे ही हो रहे हैं। मैं आदरणीय लालू जी से बड़ी विनम्रता से कहना चाहूंगा कि जिन गरीब आदमियों का वोट लेकर यूपीए सरकार गठित हुई, उसी गरीब के खिलाफ काम हो रहा है। इसका परिणाम यही होगा कि गरीब का समर्थन दूसरे रास्ते पर चला जाएगा और जो साम्प्रदायिक शक्तियां हैं, वे इसका लाभ उठाएंगी। रेलवे देश को जोड़ता है, लेकिन आज रेलवे देश को तोड़ भी रहा है। यह समझ लीजिए कि आदरणीय गिरधारी, भारतीय रेलवे का गिरिधर जिसने गिरि को धारण किया है, आदरणीय लालू जी से मेरा विनम्र निवेदन है कि आप देखिए कि रेलवे बोर्ड में अधिकारी आपको घेरे हुए हैं जिसकी वजह से आपकी नजर नीचे तक नहीं जा पा रही है। थोड़ा नीचे तक नजर डालिए और जो नहीं करना चाहिए, उसे मत कीजिए, नहीं तो अन्तिम परिणाम अच्छा नहीं होगा। हम लोग लालू जी की प्रशंसा करते हैं और जो सफलता मिली है, वह सराहनीय है। भारतीय रेल को विश्व के दरबार में पहुंचाने का काम लालू जी ने[R45] ही किया है। एनडीए सरकार के समय में छः रेल बजट पेश हुए थे, लेकिन उस दौरान कोई काम नहीं हुआ था। विश्व में भारतीय रेल को अलग मुकाम तक पहुंचाने के लिए हम लालू जी के आभारी हैं और वह धन्यवाद के पात्र हैं।

मैं पुनः इस रेल बजट का समर्थन करता हूं और साथ ही अपनी बात को समाप्त करता हूं।

… (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: He has spoken without my permission. Nothing should go on record.

*(Interruptions) ...**

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please do not speak without my permission. Do not take away my right.

---

* Not recorded

श्री रेवती रमन सिंह (इलाहाबाद): उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने की अनुमति दी। मान्य वर, मैं शुरू करूं, उससे पहले मैं बसु जी को अपनी ओर से हार्दिक बधाई देना चाहता हूं कि उनकी मदर टंग हिन्दी न होते हुए भी सम्भवतः पहली बार उन्होंने हिन्दी में भााण दिया। इसके लिए वह बधाई के पात्र हैं।

लालू जी ने चौथी बार रेल बजट पेश किया है। हम सब जानते हैं कि भारतीय रेल देश का सबसे बड़ा पब्लिक सेक्टर का प्रतिठान रहा है। सबसे बड़ी बात यह है कि जहां भारतीय रेल घाटे में चल रही थी, अब उसे 20,000 करोड़ रुपए फायदे में लाने का काम उन्होंने किया है, यह एक ऐतिहासिक काम है। विरोध हो सकता है, हमारे एनडीए के साथ विरोध कर सकते हैं, लेकिन जो अच्छा काम हुआ है, उसकी तारीफ सबको करनी चाहिए। लालू जी द्वारा पेश किए गए चारों रेल बजट्स की उल्लेखनीय बात यह रही है कि इनमें किराए के रूप में एक पैसा भी नहीं बढ़ाया गया, बल्कि कम किया गया है। कई जगह गरीब रथ नाम से वातानुकूलित रेलगाड़ी चलाई गई। आम आदमी कभी ए.सी. ट्रेन में सफर करने की सोच भी नहीं सकता था, लेकिन आज वह भी ए.सी. ट्रेन में सफर करने लगा है।

एक बात और जो महत्वपूर्ण है, वह यह है कि लालू जी का विजन अर्थात दृटिकोण बहुत व्यापक है। मैं भारतीय रेलवे की तुलना यूरोप से या अमेरिका से नहीं करना चाहता हूं, लेकिन हमारा पड़ौसी देश चीन है। चीन से आज हमारी प्रतिस्पर्धा भी है। चीन की जीडीपी दस प्रतिशत के साथ बढ़ रही है और हमारे यहां भी जीडीपी 9.2 प्रतिशत इस साल होने की उम्मीद है। मैं लालू जी, वेलू जी, राठवा जी और रेल वे बोर्ड के चेयरमैन से चाहूंगा कि वे देखें कि चीन में बुलेट ट्रेन 250-300 किलोमीटर प्रति घंटा की रफ्तार से चल रही है। हमने अपने देश में पहले कोलकाता में और अब दिल्ली में मेट्रो ट्रेन शुरू की। अगर हम भारतीय रेलगाड़ियों की गति पर गौर करें, तो 1967 में राजधानी एक्सप्रेस की स्पीड 130 किलोमीटर प्रति घंटा थी, आज 2007 में भी कमोबेश वही गति है। जबकि चीन ने अपने यहां बुलेट ट्रेन की स्पीड 250-300 किलोमीटर प्रति घंटा की रफ्तार से चलाई है। मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि कम से एक-दो ट्रेन दिल्ली से हावड़ा, मुम्बई आदि जगहों के लिए, भले ही लगातार न चला सकें, लेकिन उनकी गति 250-300 किलोमीटर प्रति घंटे के दायर में रखकर चलाने का काम करें। जिससे यह लगे कि हम किसी मामले में चीन से कम नहीं हैं। चीन से प्रतिस्पर्धा करनी है और भारत को दुनिया में नम्बर एक पर ले जाना है, जैसा कि माननीय राट्रपति जी ने कहा है तो मान्यवर, मैं चाहूंगा कि आप इस पर विचार करें और अगले बजट में यह दिखाने का काम करें कि भारत में भी इस दृटि से काम हो रहा है। माननीय लालू जी ने दो नये कोरीडोर माल गाड़ियों के लिए बनाने का काम किया है लेकिन बजट में यह नहीं कहा है कि ये कब तक बनकर तैयार हो जाएंगे। हमारी रेल की ज्यादातर आमदनी माल की ढुलाई से होती है जो लगभग 65 प्र ातिशत है। जैसा अभी हमारे एक माननीय सदस्य ने कहा कि हमारी माल गाड़ी की स्पीड 25 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होती है जिससे जो पैरीशेबल गुड्स हैं जिनको गंतव्य तक पहुंचने में कई दिन लग जाते हैं, उनके मालिक रेल से अपना सामान नहीं ले जाते हैं वे रोड से ले जाते हैं। हमारी प्रतिस्पर्धा रोड ट्रांसपोर्ट से है। रोड ट्रांसपोर्ट दो-तीन दिन में वह सामान पहुंचा देते हैं। इसलिए मैं चाहूंगा कि जो कुछ हम यहां बोल रहे हैं, उसको माननीय वेलू जी, माननीय राठवा जी और रेलवे बोर्ड के अधिकारी माननीय लालू प्रसाद जी तक पहुंचाने की कृपा करें, जिससे हमारी बातों पर अमल हो सके। खाली सांसद यहां पर बोलकर चले जाएं और उन बातों पर अमल न हो तो हमारे बोलने का कोई औचित्य नहीं रहता है।

जहां तक रेल में खान-पान का सवाल है तो वही रोटी, दाल, चावल और सब्जी और वह भी ठंडी मिलती है। खान-पान की व्य वस्था में रेलवे में कोई सुधार नहीं हुआ है। मैं 50 वर्ों से रेल में यात्रा कर रहा हूं। नाश्ते में ब्रेड और आमलेट देते हैं। जब जमाना बदल रहा है तो आपको भी बदलना चाहिए। आप हवाई-जहाज से प्रतिस्पर्धा कर रहे हैं तो वैसा खाना भी दीजिए। आप डोसा और इडली स्पलाई क्यों नहीं

कर सकते। ऐसी बातें क्यों नहीं करते हैं जिससे आपकी प्रतिठा बढ़े। आपके एक नम्बर के प्लेटफार्म ज्यादा अच्छे हैं लेकिन दो नम्बर और तीन नम्बर के प्लेटफार्म्स आज भी उपेक्षित हैं और पैसेंजर्स को वहां पर खान-पान की सुविधा ठीक नहीं है। आप सैकिंड-फेज में दो-तीन नम्बर के प्लेटफार्म्स पर खान-पान की अच्छी व्यवस्था करने की कृपा करें।

रेलवे इंक्वायरी की जहां तक बात है, पहले तो उसका फोन नम्बर मिलता ही नहीं है अगर मिलता है तो कहते हैं कि रेल टाइम पर है, 10 बजकर 20 मिनट पर आयेगी। लेकिन जब आप स्टेशन पर पहुंचते हैं तो पता चलता है रेल का कोई अता-पता नहीं है। आप रेल के ड्राइवर को क्यों नहीं मोबाइल फोन और रेडियो फोन की सुविधा देते हैं जिससे मुसाफिरों को पता चल जाए कि गाड़ी स्टेशन पर कितने बजे आयेगी। इतनी तरक्की होने के बाद भी मुसाफिर अंधेरे में रहते हैं। हम जब भी इंक्वायरी पर फोन करते हैं तो कहते हैं कि रेल टाइम पर है लेकिन स्टेशन जाने पर गाड़ी का अता-पता नहीं होता है, इंक्वायरी से बार-बार पूछते रहिये।[r46]

महोदय, इंक्वायरी में पूछने पर कोई बताता नहीं है कि रेल कहां है और स्टेशन पर कब तक पहुंचेगी।

उपाध्यक्ष महोदय : धन्यवाद, अब आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री रेवती रमन सिंह : महोदय, मैं शालीनता से बोल रहा हूं और आप मुझे धन्यवाद कह रहे हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : आप पिछले 10 मिनट से बोल रहे हैं। आप अपनी बात जल्दी समाप्त कीजिए।

श्री रेवती रमन सिंह : महोदय, मैं एक सुझाव और देना चाहता हूं। हमारे रेल मंत्री और रेल राज्य मंत्री कृपया स्टेशंस पर बने वेटिंग रूम्स और शौचालयों में जा कर देखें, वहां स्वच्छता और सफाई शायद ही कभी होती हो। आज 21वीं सदी की तरफ देश जा रहा है, फिर भी स्वच्छता का अभाव है। रेलवे के टेक्निकल अपग्रेडेशन की भी बहुत जरूरत है। माननीय रेल मंत्री जी ने कहा है कि रेल के डिब्बों को हल्का बनाएंगे। माल गाड़ियों को ऊंचा किया जाएगा। इनको फेज आउट करके कोई प्रोग्राम बजट में नहीं दिखाया गया है कि ये नए डिब्बे जो हल्के होंगे, कब तक बनाए जाएंगे। लोहे के डिब्बे अंग्रेजों ने बनाए थे। उन्हें इंगलैंड का लोहा खपाना था। उन्होंने इतने भारी-भारी डिब्बे बना दिए, जिनके वजन से गाड़ी की स्पीड तेज नहीं हो पाती है। नए किस्म के अपग्रेडेशन वाले डिब्बे कब बनकर आएंगे, इसका ब्यौरा भी इस बजट में देना चाहिए था।

मैं यह भी कहना चाहूंगा कि आज शहरों में बहुत बड़ी समस्या यह है कि जहां इनके फाटक शहर के बीच में हैं, खास कर उत्तर प्रदेश में और इलाहाबाद, जहां से मैं आता हूं, वहां इन्होंने कोई काम नहीं किया है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से भी मिला और मैं इलाहाबाद का उदाहरण देना चाहता हूं। बोर्ड के चेयरमैन से भी मैं मिला और कहा कि आपकी दो लाइनें आती हैं - एक नार्दन रेलवे और दूसरी नार्थ ईस्टर्न रेलवे। एक नीचे से है और दूसरी ऊपर से निकलती है। उसके लिए हमने तीन विकल्प दिए। हमने कहा कि ऊपर से ओवर ब्रिज बना दीजिए, उन्होंने कहा कि यह संभव नहीं है। मैंने कहा कि अगर नार्थ ईस्टर्न रेलवे की लाइन ऊंची कर दी जाए, तो ऊपर से ट्रेन पास हो जाएगी और नीचे से गाड़ियां निकल जाएंगी। वहां रामबाग में बहुत जाम लगता है। वहां पौने घंटे से एक घंटे का जाम लगता है। इस तरफ ध्यान देने के लिए न तो चेयरमैन साहब को समय मिला और न मैम्बर इंजीनिरिंग को समय मिला। कोई जाने को तैयार नहीं है और कहा गया कि यह असम्भव काम है। मैं सुखबीर सिंह, जनरल मैनेजर, नार्थ ईस्टर्न रेलवे को बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने हमारे कहने से रेलवे का फाटक चौड़ा करवाने का काम प्रारम्भ करवा दिया। मैं आप लोगों को इन्वाइट करता हूं। अभी कुम्भ मेला था। साढ़े पांच करोड़ लोगों ने गंगा स्नान किया। आप लोगों को समय नहीं मिला कि वहां लोगों की क्या तकलीफें हैं, उन्हें देख सकें। मैं आपको वहां बुलाता हूं कि आप रेलवे बोर्ड चेयरमैन को लेकर आएं और समस्या का निदान करने का काम करें।

इसके साथ मैं सदन का ध्यान इस तरफ भी आकर्ति करना चाहता हूं कि इलाहाबाद ने देश को पांच प्रधानमंत्री दिए हैं। दुनिया में शायद ही ऐसा कोई शहर हो, अमरीका से इंगलैंड तक और यूरोप से एशिया तक आप देख लीजिए, मैंने आग्रह किया कि एक शताब्दी ट्रेन चला दीजिए, लेकिन रेलवे बोर्ड इसके लिए तैयार नहीं है। मैंने प्रस्ताव किया कि आपका ग्रैंड कार्ड चोक हो गया है। अगर आप बनारस से रायबरेली होते हुए, लखनऊ होते हुए डबल लाइन करवा दीजिए, तो आपकी बहुत सी ट्रेनें उस पर चल सकती हैं।मैं अपनी ओर से निमंत्रण देता हूं कि ये लोग इलाहाबाद आएं और मुझे बताकर आएं। इसी के साथ मैंने रेलवे को बेहतर बनाने के लिए सुझाव दिए हैं, कृपया उन पर अमल करें और आप कुछ करें तो उसकी सूचना माननीय सदस्यों को देने का काम करें।

आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय : राठवा जी, आप कुछ कहना चाहते हैं।

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नारनभाई रठवा): मैं आपके माध्यम से सदन को यह बताना चाहता हूं कि रेल बजट के बारे में बहुत से सदस्य बोलने वाले हैं। आज हाउस देर रात तक चलेगा इसलिए सब माननीय सदस्यों और पार्लियामेंटरी स्टाफ के लिए खाने का इंतजाम किया गया है।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now, nothing will go on record.

*(Interruptions) ...**

MR. DEPUTY-SPEAKER: Before I request Shri Ram Kripal Yadav to speak, I would like to make a request. I have a very long list; there are 80 Members who want to speak. Those hon. Members who want to lay their written speeches on the table of the House, can do so; they will form part of the proceedings. इसके साथ मैं यह भी कहूंगा कि अगर आप ब्रीफ में बोल कर सकें तो अच्छा होगा नहीं तो रात के दो बज जाएंगे। Now I request Shri Ram Kripal Yadav jito speak. Please be brief.

***Not recorded**

gÉÉÒ ®ÉàÉ BÉßE{ÉÉãÉ ªÉÉn´É ({É]xÉÉ): àÉé +ÉÉ{ÉBÉEÉ +ÉÉ£ÉÉ® BªÉBÉDiÉ BÉE®iÉÉ cÚÆ ÉÊBÉE +ÉÉ{ÉxÉä àÉÖZÉä ®äãÉ ¤ÉVÉ] BÉEÉÒ SÉSÉÉÇ àÉå £ÉÉMÉ ãÉäxÉä BÉEÉ +É´ÉºÉ® ÉÊnªÉÉ cè* àÉé ÉÊxÉ´ÉänxÉ BÉE®iÉÉ cÚÆ ÉÊBÉE lÉÉä½ÉÒ BÉßE{ÉÉ BÉE®åMÉä +ÉÉè® BÉÖEU VªÉÉnÉ ºÉàÉªÉ nåMÉä* +ÉÉ{É àÉÖZÉä ¤ÉÉÒSÉ àÉå <x]®{] xÉcÉÓ BÉE®åMÉä iÉÉä ¤ÉcÖiÉ BÉßE{ÉÉ cÉäMÉÉÒ*

उपाध्यक्ष महोदय : राम कृपाल जी, इस तरह से तो रात के दो बज जाएंगे। आपके लिए दस मिनट का समय है।

श्री राम कृपाल यादव : उपाध्यक्ष महोदय, रेल बजट 2007-08 माननीय रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद द्वारा प्रस्तुत किया गया है, मैं उसके समर्थन में खड़ा हुआ हूं। मैं माननीय रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहता हूं कि उन्होंने लगातार चौथी बार रेल बजट प्रस्तुत किया है। उन्होंने पहले रेल बजट से चौथे रेल बजट तक सबका ख्याल रखा है। उन्होंने आम लोगों का ख्याल रखा है, हर तबके का और छोटे-बड़े सब लोगों का ख्याल रखाहै। इसमें चाहे यातायात से जुड़े हुए लोग हैं, गांव में खेत-खलिहान में काम करने वाले लोग हैं, बड़े व्यापारी या सम्पन्न लोग हैं, उन्होंने हर वर्ग के लोगों को सहूलियत देने का भरपूर प्रयास किया है, पूरी कोशिश की है। यह ऐतिहासिक बजट है। आजादी के बाद से आज तक इतिहास में ऐसा कभी नहीं हुआ है कि किसी रेल मंत्री ने घाटे का बजट प्रस्तुत न किया हो, जो भी मंत्री आते थे वे घाटे का बजट जरूर प्रस्तुत किया करते थे, माल भाड़े और यात्री भाड़े में वृद्धि किया करते थे। जैसा वे हर बार कहते हैं कि मेरे 14,00,000 सहयोगी,

कर्मचारी, अधिकारी और पदाधिकारी और हम सब लोगों के सहयोग से सिर्फ लालू प्रसाद यादव जी ने अपनी कार्यक्षमता से इस कार्य को सरजमीं पर उतारा है और मुनाफे का बजट पेश किया है। यहां तक कि मुनाफे को 20,000 करोड़ रुपए तक पहुंचाने का काम किया है। [r47]

यह सब उन्होंने रेल यात्रियों और व्यापारियों पर कोई अलग से कर लगाकर नहीं किया है। यहां तक कि उन्होंने रेल टिकट में बढ़ोतरी न करके, उसे कम करने का काम किया है और लोगों को सहूलियत देने का काम किया है। यदि काम करने की लगन हो, आम लोगों की सोच हो, तो निश्चित तौर पर प्रयास का प्रतिफल मिलता है। श्री लालू प्रसाद यादव चूंकि आम लोगों के बीच से आये हैं, वह गांव और गरीब घर से आये हैं, उन्होंने उनकी वेदना देखी है और जो उनकी कार्य क्षमता और कुशलता है, उसके आधार पर उन्होंने इस सारे कार्य को अंजाम देने का काम किया है।

उपाध्यक्ष महोदय, मुझे याद है, जब वह पहली बार बिहार के मुख्य मंत्री बने थे तो लोगों ने उन्हें गांव का एक किसान और आम लोगों के बीच का आदमी समझकर हंसी उड़ाने का काम किया था। मुझे याद है, यहां भी जब उन्होंने रेल मंत्री के रूप में शपथ ली थी तो लोगों ने कहा कि लालू प्रसाद यादव जी रेल मंत्री बने हैं, अब रेल का सत्यानाश हो जायेगा। मगर आम व्यक्ति की सोच रखने वाले और आम व्यक्ति को चाहने वाले लालू प्रसाद यादव जी ने अपनी कर्मठता, ईमानदारी से यह प्रतिफल दिया है। इसी रेल का पूर्ववर्ती सरकार ने प्राइवेटाइजेशन करने का मन बना लिया था और राकेश मोहन कमेटी की अनुशंसा को लागू करने की बात कही थी और लोग रेल से बिल्कुल निराश हो चुके थे। आज वही यू.पी.ए. के रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद यादव जी ने अपनी क्षमता और कार्यकुशलता के बल पर और 14 लाख अधिकारियों, कर्मचारियों के सहयोग से दृढ़ प्रतिज्ञा के साथ उन्होंने वह काम करके दिखाया कि जो रेल बिल्कुल सूखी हुई गाय के समान थी, आज दुधारू गाय के रूप में सामने आई है, जिसे जितना दुहो उतना ही फायदा देने का काम कर रही है। अपने विवेक और बुद्धि से रेल मंत्री जी ने रेलवे को मुनाफा कमाने वाले विभाग के रूप में परिवर्तित कर दिया। इसके अलावा वह क्षमता रखते हैं और कहते हैं कि हम सरकार से कुछ नहीं लेंगे, बल्कि हम सरकार को कुछ देने का काम करेंगे। आम लोगों को सुविधा देते हुए, विकास करते हुए, उन्होंने यह सब किया और इस कार्य को आपने भी देखने का काम किया है। निश्चित तौर पर हम सब लोगों ने इसका एहसास किया है। इनके रेल बजट पर देश के 98 परसैन्ट लोगों ने अपनी सहमति व्यक्त की है और आभार व्यक्त किया है। सब तबके के लोगों ने इस पर खुशी जाहिर की है और इस बजट को अप्रूव किया है। लेकिन भारतीय जनता पार्टी के मेरे मित्र पता नहीं हॉल से निकलने के बाद कुछ और कहते हैं और हॉल के अंदर कुछ और कहते हैं। सिर्फ एक नहीं, बल्कि भारतीय जनता पार्टी और एन.डी.ए. के 20 से 25 मित्रों ने मुझे और उससे भी अधिक श्री लालू प्रसाद यादव जी को शाबासी देने का काम किया है। देश में डेमोक्रेसी है, आप प्रतिपक्ष में हैं, ठीक है। आप यदि प्रतिपक्ष में हैं तो प्रतिपक्ष की भूमिका निभाओ। हमें कोई आपत्ति नहीं है, लेकिन जो काम अच्छा लगता है, उसे अच्छा कहो, जो अच्छा काम करता है, उसे अच्छा कहो, प्रोत्साहित करो। लेकिन हर काम को अपने नजरिये से मत देखो।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं उदाहरण देना चाहता हूं। हमारे एन.डी.ए. के मित्र माननीय रेल मंत्री और यू.पी.ए. के बारे में बहुत कुछ कह रहे थे। मैं रेल दुर्घटनाओं के बारे में कुछ आंकड़े प्रस्तुत करना चाहता हूं। रेल मंत्री जी ने अपनी कार्य क्षमता से जो नतीजा दिखाया है, उसके संदर्भ में तथा यू.पी.ए. की सरकार ने क्या किया है और एन.डी.ए. की सरकार ने क्या किया है, इसके बारे में मैं कुछ कहना चाहता हूं। 2001-2002 में जब एन.डी..ए. की सरकार थी, कुछ सदस्य यहां दुर्घटनाओं की चर्चा कर रहे थे कि कुल 415 दुर्घटनाएं हुई थीं। 2002-2003 में 351 दुर्घटनाएं हुई थीं। 2003-2004 में 325 दुर्घटनाएं हुई थीं। 2004-2005 में 234 दुर्घटनाएं हुई थीं। आप मुझे माफ करें, 2001-2002 में जो 415 दुर्घटनाएं हुई थीं, वे एन.डी.ए. सरकार के समय में हुई थीं। यू.पी.ए. की सरकार में माननीय लालू प्रसाद यादव जी रेल मंत्री हैं, उनके समय में 2004-2005 में मात्र 234 दुर्घटनाएं हुईं। 415 इनके समय में हुई थीं, 2002-2003 में 351 और 2005-2006 में 234 दुर्घटनाएं हुईं[MSOffice48]।

वर्ा 2005-2006 में 234, वर्ा 2003-2004 में 325 और वर्ा 2006-2007 में 182 दुर्घटनाएं हुईं। एनडीए सरकार के तीन साल के दौरान 1051 दुर्घटनाएं हुईं जबकि यूपीए की सरकार में टोटल दुर्घटनाएं 650 हुईं। एनडीए सरकार के कार्यकाल में हुई दुर्घटनाओं की तुलना में लगभग आधी हुईं। पता नहीं आप कहां से आंकड़ा प्रस्तुत कर रहे थे? आप अपने गिरेवान में झांकिए।

श्री खारबेल स्वाईं (बालासोर) : यह जो17,000 करोड़ रुपयाट्रैक रिन्यूअल के लिए दिया गया था,...(व्यवधान)

श्री राम कृपाल यादव : आप बैठ जाइए। आपके समय में मैंने बीच में नहीं बोला था। ...(व्यवधान)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Nothing will go on record except the speech of Shri Ram Kripal Yadav.

*(Interruptions) ...**

श्री राम कृपाल यादव : महोदय, धनराशि जो हमने अर्जित की है, वह भी मैं यहां बताना चाहता हूं कि इनकी सरकार ने कितनी धनराशि अर्जित की है। एन.डी.ए. के तीन साल के शासन में 10,646 करोड़ रुपया अर्जित किया गया जबकि हमने तीन साल में 30,286 करोड़ रुपया अर्जित करके दिखाने का काम किया है और यह लालू प्रसाद जी के बारे में इतिहास में लिखा जाएगा। यह एनडीए की सरकार है और यह यूपीए की सरकार है। ये आपके नीतीश कुमार जी हैं जो अब बिहार के मुख्य मंत्री हैं और पूर्व रेल मंत्री थे और ये लालू प्रसाद जी हैं। यह कार्य-कुशलता का ही बल है और कर्मठता और ईमानदारी का ही प्रतिफल है।

मैं आपको एक और आंकड़ा देना चाहता हूं। एन.डी.ए. की सरकार में जो माल ढुलाई हुई, उसकी भी एक झलक मैं आपको यहां देना चाहता हूं। एनडीए के समय में 15,668.36 मीट्रिक टन माल की ढुलाई की गई। लेकिन यूपीए की सरकार के समय में उसे बढ़ाकर माननीय रेल मंत्री जी के नेतृत्व में 1995 मैट्रिक टन माल की ढुलाई की गई। इनका 1568 मैट्रिक टन रहा और हमारा 1995 मैट्रिक टन हुआ जबकि वही कर्मचारी हैं, वही अधिकारी हैं लेकिन कार्य क्षमता बढ़ गई है। 500 मैट्रिक टन तीन साल के अंदर हमने बढ़ाने का हमने काम किया है।

जो हमने पैसेंजर की ढुलाई की है, वह भी मैं यहां बताना चाहता हूं। पैसेंजर ढुलाई इन्होंने अपने कार्यकाल में 15,420 मिलियन की थी जबकि वही सब कुछ रहते हुए क्योंकि लोगों की वर्तमान रेलवे में

---

* Not recorded

आस्था बढ़ी है, इसलिए हमारी सरकार ने तीन साल में 17,550 मिलियन पैसेंजर ढुलाई करने का काम किया है और यात्री सुविधा बढ़ाई है। भारतीय रेलवे के प्रति लोगों की आस्था बढ़ी है। पहले लोग समझते थे कि हम रेलवे से जाएंगे तो हम दुर्धटनाग्रस्त हो जाएंगे। लेकिन अब लोगों का भारतीय रेल के प्रति विश्वास बढ़ा है और लोग ज्यादा रेल यात्रा कर रहे हैं क्योंकि वर्क कल्चर में परिवर्तन हुआ है। काम करने का जो स्वरूप, लगन, क्षमता और संस्कृति है, उसमें नजरिया बदला है और इसी कारण से यह परिवर्तन हुआ है। लेकिन ये लोग कहते हैं कि आंकड़ों का खेल है। लेकिन मैं बताना चाहता हूं कि यह आंकड़ों का खेल नहीं है। मैं चुनौती देना चाहता हूं कि अगर यह आंकड़ा गलत हुआ तो निश्चित तौर पर आप जो सजा देंगे, हम उसे भुगतने के लिए तैयार हैं। अभी यहां बताया जा रहा था कि देश के विभिन्न चेयरमैन ने इस बजट को क्रिटिसाइज करने का काम किया है। 'फिक्की' एक संस्था है, इन्हीं लोगों से जुड़ी हुई एक संस्था है, व्यापारियों की है जिसने कहा है कि दूसरों के लिए रेल बजट एक उदाहरण है। उदाहरण को मैं विस्तार से नहीं पढ़ूंगा।

श्री रघुनाथ झा : राट्रपति जी ने भी कहा कि कायाकल्प कर दिया।

श्री राम कृपाल यादव : महोदय, मैं आपको बताऊं कि सीआईआई ने कहा है कि नये बजट का नजरिया है। उसके आगे मैं नहीं बताऊंगा कि क्या है? यहीं नहीं, हमारे माननीय राट्रपति जी ने भी इस बजट की सराहना की है। लेकिन इनकी समझ में यह बात नहीं आएगी। इनको तकलीफ इस बात की है कि लालू प्रसाद ऐसा पर्फोम क्यों कर रहे हैं?लेकिन काम लेने के लिये श्री लालू प्रसाद जी के पास आते हैं ...(व्यवधान)उपाध्यक्ष जी, मैं डेवलेपमेंट की बात बता रहा था कि यह केवल बिहार तक सीमित नहीं है। मैं उदाहरण के तौर पर आंकड़े दे रहा हूं।

राज्य	नई ट्रेन	सेवा में विस्तार	फेरों में वृद्धि	कुल सेवायें
आन्ध्र प्रदेश	3	2	4	09
असम	1	0	1	02

बिहार	6	5	4	15
छत्तीसगढ़	1	0	1	02
दिल्ली	5	5	2	12
गोवा	1	0	0	01
गुजरात	5	2	2	09
हरियाणा	1	5	0	06
जम्मू-कश्मीर	0	1	0	01
झारखंड	2	3	1	06
कर्नाटक	6	2	7	15
केरल	1	1	3	05
महाराट्र	10	3	6	19
मध्य प्रदेश	10	2	3	15
उड़ीसा	2	0	2	04
पंजाब	1	3	0	04
राजस्थान	6	4	0	10
तमिलनाडु	5	1	4	10
उत्तर प्रदेश	13	12	4	29
उत्तराखंड	2	0	0	02
पश्चिम बंगाल	3	3	1	07

उपाध्यक्ष महोदय, अब मैं बताता हूं कि राज्यों की परियोजनाओं को पूरा करने के लिये कितनी धनराशि दी गई है।...(व्यवधान) उपाध्यक्ष महोदय, इन लोगों के कलेजे में दर्द हो रहा है, ये लोग सुनने की स्थिति में नहीं हैं। ये अस्पताल में जाकर भर्ती हो जायें। ये लोग लालू फोबिया से ग्रसित हैं, इन लोगों से लालू का भूत उतरता नहीं है। मेरे पास जो आंकड़े हैं, मैं सिर्फ थोड़ा सा टाइम लूंगा। मैंने ऊपर 21 राज्यों के नाम गिना दिये हैं। इनमें 4-5 राज्य ऐसे हैं जिन्हें 500-600 करोड़ रुपये से ज्यादा दिये गये हैं। मैं विस्तार में न जाकर सिर्फ यह बात रिकॉर्ड पर लाना चाहता हूं...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : आपको बोलते हुये 20 मिनट हो गये हैं। अब समाप्त कीजिये।

श्री राम कृपाल यादव : उपाध्यक्ष जी, मैं अपनी पार्टी का पहला वक्ता हूं। मुझे यह चार्ज दिया गया है कि मैं अपनी बात कहूं।

उपाध्यक्ष महोदय : आपको 20 मिनट हो गये, अब आप बैठिये।[s49]

श्री राम कृपाल यादव : मैं बता रहा था कि माननीय रेल मंत्री ने हर तबके, हर वर्ग को सहूलियत देने का प्रयास किया है। जहां उन्होंने 20,000 करोड़ रुपये का एतिहासिक सरप्लस बजट पेश किया है, वहीं रेलवे की बेहतरीन ऑपरेटिंग रेशियो 79 प्रतिशत है। रेलों से 667 मिलियन टन के लक्ष्य की तुलना में 726 मिलियन टन का रिकार्ड लदान किया गया है। साधारण एवं गैर सुपरफास्ट एक्सप्रैस गाड़ियों के द्वितीय श्रेणी के किराए में एक रुपये की कमी की गई है। सुपरफास्ट गाड़ियों के सुपरफास्ट चार्ज में 20 प्रतिशत की कमी की गई है। प्रथम एसी तथा द्वितीय एसी के किराए में कम से कम छः प्रतिशत की कमी की गई है। नए डिज़ाइन के कोच और स्लीपर तथा एसी थ्री टायर के किराए में कटौती की गई है। ई-टिकट पर लिये जाने वाले शुल्क में कमी की गई है। आम जनता के लिए द्वितीय श्रेणी में गद्देदार कुशन वाली सीटों की व्यवस्था की गई है। यह एक एतिहासिक कदम है। आज तक किसी मंत्री को यह ख्याल नहीं आया था कि बेचारे आम लोग, जो ट्रेन में सफर करते हैं, उनका भी सपना होगा कि उन्हें गद्देदार सीटें मिलें। लकड़ी के ऊपर वे सोया करते थे और उनको नींद नहीं आया करती थी। अब वे ढंग से सो सकेंगे। एसी की व्यवस्था जहां गरीब रथ के माध्यम से की गई है, आठ जोड़े गरीब रथ बढ़ाए गए हैं, इनकी और डिमांड आ रही है और आने वाले वित्तीय वर्ा में इनकी संख्या बढ़ाई जाएगी। प्रत्येक नई रेलगाड़ी में छः अनारक्षित द्वितीय श्रेणी के डिब्बों का प्र ाावधान किया गया है। खुदरा दूध विक्रेताओं को कितनी परेशानी होती थी और रेलमपेल हुआ करती थी। अब उनके लिए अलग से सुविधा देने का काम किया गया है। यह एतिहासिक कदम है और इससे उन लोगों को राहत मिलेगी। यही नहीं, कर्मचारी चयन आयोग और संघ लोक से वा आयोग की मुख्य परीक्षा में भाग लेने के लिए द्वितीय श्रेणी में 50 प्रतिशत की रियायत दी गई है। वरिठ नागरिकों को तथा 45 वर्ा की आयु से अधिक की महिलाओं के लिए निचली बर्थ की बहुत आवश्यकता थी जिसका प्रावधान अब किया गया है। इसके अलावा कई तरह की सुि वधाओं का प्रावधान किया गया है। मेरे पास जो लिखा हुआ है, उसको मैं आपकी अनुमति से प्रस्तुत कर दूंगा। ...(व्यवधान) मैंने पहले ही आपसे परमीशन ली थी।

उपाध्यक्ष महोदय : आपने 23 मिनट ले लिये हैं।

श्री राम कृपाल यादव : गुरु गोविन्द सिंह की जयन्ती के संबंध में उनके जन्मस्थल के बारे में भी मुझे कुछ कहना है। अभी तो मैं उस पर बोला ही नहीं हूँ। मैं आपको बता रहा था कि सरकार सारी सुविधाएं दे रही है, मगर एक बात मैं चाहूंगा कि साधारण लोग जो यात्रा करते हैं, उनके लिए आम गाड़ियों में सुविधाओं का बहुत अभाव है। लोकल ट्रेनों में उन्हें बहुत परेशानियों का सामना करना पड़ता है। कहीं बल्ब नहीं होते हैं, कहीं शौचालय ही नहीं होते हैं, कहीं सीटें टूटी रहती हैं। इन सब चीजों को देखते हुए माननीय मंत्री जी को निर्णय लेना चाहिए कि जितनी पुरानी बोगियाँ हैं, जहां आम लोग चलते हैं, उनका परिवर्तन करना चाहिए। मंत्री जी बहुत काम कर रहे हैं, लेकिन इन सुविधाओं की तरफ अवश्य ध्यान देना चाहिए। एयर-कंडीशन्ड में सब लोग नहीं चल पाते हैं। फैसिलिटी इसीलिए होती है कि फैसिलिटी उपलब्ध हो। आप 20,000 करोड़ रुपये से भी ज्यादा आमदनी कर लीजिए, लेकिन जो आपका टार्गेट है, उनकी तरफ ज्यादा ध्यान देने की जरूरत है - जो इस देश में गरीबी रेखा से नीचे गुजर बसर करते हैं, उनकी तरफ भी हमारा ध्यान जाना चाहिए। आप सुविधाएं दे रहे हैं लेकिन आम लोगों की सुि वधाओं के बारे में भी सोचना चाहिए।

प्लेटफार्म की स्थिति के बारे में मैं बताता हूं। माननीय मंत्री जी ने सफाई की व्यवस्था कराई है। बहुत जगह पानी की व्यवस्था नहीं थी, वह भी कराई है, शौचालय की व्यवस्था भी कराई है लेकिन अभी भी कमी है। शेड्स का अभाव है। मैं समझता हूं कि रेलवे प्लेट फार्मों का विस्तार किया गया है मगर शेडों का विस्तार नहीं किया है। इस कारण आम मुसाफिरों को बहुत कठिनाई झेलनी पड़ती है। इसलिए मैं चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी इस तरफ ध्यान दें। अब मैं कुछ डिमांड करके अपनी बात खत्म करना चाहूंगा।...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: आप डिमांड टेबल पर ले कर दें।

श्री राम कृपाल यादव : तीन सौ आधुनिक स्टेशनों का निर्णय लिया गया है। पटना साहिब स्टेशन ऐतिहासिक स्थल है, उसके वियमें हम मंत्री जी से चाहेंगे कि आप इस तरफ भी ध्यान दें। आपने एक बार कहा था कि हमने इस पर जोर दिया है। वहां धुंध है, इसलिए हम चाहेंगे कि आप एनाउंस कीजिए कि आप पटना साहिब स्टेशन को भी माडर्नाइज़ करेंगे, क्योंकि पटना साहिब ऐतिहासिक बाबा की धरती रही है। हमारा इतिहास रहा है, पटना साहिब गुरुद्वारे में पूजा करने के लिए देश-विदेश से लोग आते हैं। उपाध्यक्ष महोदय, आप भी वहां माथा टेकने के लिए जाते होंगे। इसलिए मैं निवेदन करूंगा कि आप इस तरफ ध्यान दें। मोकामा और आरा के बीच में इतना ज्यादा लोड है कि वहां आ वागमन में बहुत दिक्कत होती है। अगर वहां तीसरी लाइन की व्यवस्था हो जाए तो मैं समझता हूं कि वहां जो लोकल पैसेंजर्स के आने-जाने की दिक्कत होती है, वह दूर हो जाएगी, क्योंकि वे कभी-कभी दो-तीन घंटे लेट हो जाते हैं। इसलिए वहां तीसरी रेल लाइन की आवश्यकता

है। यही नहीं, डीएमयू की जगह पर एमयू ट्रेन चलाने की आवश्यकता है। बिहार के कई ऐसे इलाके हैं, जहां डीएमयू चल रही हैं, वहां एमयू की आवश्यकता है। हम चाहेंगे कि वहां एमयू की व्यवस्था कराएं। कई महानगरों में सुविधा है, मगर पटना शहर में यह सुविधा नहीं है।

महोदय, मैं केटरिंग में निश्चित तौर पर इस बात से सहमत हूं, जैसा अभी रेवती रमण जी बता रहे थे कि केटरिंग में जो खान-पान की व्यवस्था है, उसे व्यवस्थित करने का काम करना चाहिए। मैं समझता हूं कि यह व्यवस्था ठीक नहीं है। आप पैसा ले रहे हैं, लेकिन वहां कोई ठीक से मोनिटरिंग नहीं करता है। मुझे लगता है कि आपका ठीक से नियंत्रण नहीं है, जिसकी वजह से खान-पान में निश्चित तौर पर गड़बड़ी है। मैं चाहूंगा कि एक नयी रेल लाइन बिछाइ जाए, सीतामढ़ी-जयनगर, निर्मली से लौकहा, घोघरही-कोशीतटबंध से जमालपुर तक नई रेल लाइन बिछाई जाए। कई ऐसी नयी ट्रेनें हैं, नई रेल लाइन बिछाने के लिए बिहार के लोगों ने कहा है, उन्हें आप निश्चित तौर पर पूरा करने का काम कीजिए। विहटा से औरंगाबाद का आपने प्रस्ताव रखा है, मगर राशि उपलब्ध नहीं है। मंत्री जी ने हाउस में कई बार एश्योरेंस दिया है, उससे पांच संसदीय क्षेत्र के लोगों को लाभ होगा। इसलिए मैं चाहूंगा कि निश्चित तौर पर जब आप जवाब दें तो विहटा से औरंगाबाद का जो इलाका है, इस तरफ ध्यान दें, उससे लाखों लोग लाभान्वित होंगे। वहां राशि न देने की वजह से लोगों को शंका है।

उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं। रेल मंत्री जी की जो भावना है, उन्होंने जो संकल्प लिया है कि हम पूरी दुनिया में एक नम्बर पर भारतीय रेल को पहुंचाएंगे, मुझे विश्वास है कि आने वाले दिनों में भारतीय रेल एक नम्बर की बनेगी। यह दुधारु गाय साबित हुई है और आगे भी यही साबित होगी। इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस बजट का समर्थन करता हूं। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

*785 मिलियन टन लदान तथा 71 हजार 218 करोड़ रुपए की कुल यातायात आमदनी का लक्ष्य। नई लाइन, आमान परिवर्तन, दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण को पिछले साल की तुलना में लगभग दोगुना करने की योजना। मालभाड़े में कोई वृद्धि नहीं। डीजल एवं पेट्रोल के भाड़े में पांच प्रतिशत की कमी। घरेलू उद्योग के लिए ढोए जाने वाले आयरन ओर के भाड़े में छः प्रतिशत की कमी। माल भाड़े की उच्चतम श्रेणी 220 से घटा कर 210 की गई। रेल सुरक्षा पर विशेा ध्यान, आधुनिक तकनीकी से मुख्य स्टेशनों की

…… This part of the speech was laid on the Table.

सुरक्षा व्यवस्था। आधुनिक उपकरण, जैसे मेटल डिटेक्टर, सीसीटीवी तथा स्मार्ट वीडियो कैमरे के द्वारा सुरक्षा की चाक-चौबंद व्यवस्था। आरपीएफ के आधुनिकीकरण तथा रिक्त पदों को भरने का अभियान। ओवर-एज हो रही परिसंपत्तियों का नवीकरण। दुर्घटना रोकने के हर संभव प्रयास। डेडीकेटेड फ्रेट कॉरीडोर का निर्माण। विश्वस्तर के स्टेशनों का मिर्माण। रेलवे के आधुनिकीकरण के लिए बड़ी तथा महत्वाकांक्षी योजनाओं। पीपीपी के माध्यम से लॉजिस्टिक्स पॉर्क एवं कृषि आउटलेट बनाने की योजना।*

SHRIMATI MINATI SEN (JALPAIGURI):Sir! This year, the hon'ble Minister for Railways has placed a budget with specific direction and the direction is Privatization of Railways has placed a budget speech; he declared that Railways have constituted a PPP cell since railways want many more PPP Schemes.

I do not known whether Lalu Ji still remembers his speech dated 10th September 2004, when he said that "He would rather quit than allow privatization" He further said that "Private sector would not meet the aspirations of people at large if Railways were privatized, as the cost of operation and services would increase manifold".

According to a PTI report dated January 6, 2007, "Railway Minister Lalu Prasad Yadav on Saturday said that Indian Railways was in profit and that he would never allow anyone to privatize the organization".

The uncompromising crusader against Privatization seems to be list. The same Lalu Ji, in his present budget speech, proudly declared that Railways have leased out catering and parcel services, invited private investment in the wagon investment schemes, awarded licenses to private parties for running container trains - even when the turnover of Container Corporation Of India Limited is Rs.2, 489 Crores and Net Profit is Rs. 334 Crores in 2006 - 07.

Sir! I recall that IRCTC in its Business Plan 2000 declared that it would engage a consultant to prepare a plan for privatization. That was BDA period. The people of India refused to accept the policies of outsourcing of NDA Government and brought UP A in the power. But, unfortunately, Lalu Ji preferred to carry on the legacy of NDA in his current budget proposal.

Sir! The results of recently concluded assembly elections of Punjab and Uttarakhand clearly indicate that this time people voted against the policies of UP A. This is a warning from the people.

---

*The speech was laid on the Table.

Sir! Likewise last year, this year too, there is no increase in train fare. Over and above a further reduction ofRe. 1/- in daily ticket fare has been announced. This is welcome. But, are afraid that Lalu j i will definitely find out other ways and means to increase the earnings of Railways, as it was done in the last year by renaming number of trains as super fast, increasing the charges for cancellation of tickets and increasing the fees for Tatkal reservations. May I please ask the hon'ble Minister to let this house know, how much the railways have earned during 2005-2006 on these account.

Sir! In this budget speech, hon'ble Minister for Railways has said that Gross Traffic Earnings for 2005-2006 will go up to 16 per cent and likely to reach Rs. 42,299 crores. But expenditure for construction of New lines during the corresponding period have been shown as Rs. 1991 crores only,

that is merely 2.2 per cent of the total Gross Traffic Earnings. Similarly, expenditure to the extent of Rs. 1242 has been made for gauge conversation, which is less than 2 per cent of Gross Traffic earrings. Not a single rupee has been allocated for gauge conversation between Alubari and Siliguri.

Sir! This is simply a mismatch between earnings and judicious planned expenditure.

Sir! The honourable Minister of Railways has given some cosmetic touches in his budget speech. He has proposed to increase number of unreserved coaches in all trains excepting fully AC trains and Jana Shatabdi expresses. He has also proposed to raise the capacity of sleeper coaches from 72 to 84, AC Chair Car from 67 to 102, AC 3tier from 64 to 81, AC 2 tier from 46 to 48 and AC 1 from 18 to 22.

The proposals are welcome. But on implementation of all these proposals, the lengths of the existing platforms are to be extended. Again, in almost all long distance train, already passengers of 3 tier sleeper and AC coaches as well as unreserved coaches, faces problems like long queue before the toilet and inadequate supply of water. On introduction of increased number of berths and seats, the problems will be more acute. I believe that Laluji will take care of these problems.

The honourable Minister of Railways, in his budget speech has said that "Railway safety is our prime concern" I hope that he will appreciate that track renewals, level crossings and bridge works are important components of safety. Unfortunately, in comparison to 2004-.2005, there is an decrease of Rs. 180 crores in 2005-2006 for Track renewal. For level Crossings and Bridge Works, even the money allocated in Revised Estimate fro 2005-2006 has not been spent.

But, the recent spurt of terrorist attacks on train has become a matter of concern for every one. I hope that, as promised, the Ministry will take all steps to fill up the 8000 vacant posts in Railway Special Police Force.

Sir In the cases of death and injury due to an accident, hon'ble Minister of Railways generally rushes to the spot and declare compensations. Unfortunately, in Belacoba Train Blast, none from the Ministry visited the spot. The family members of the victim of the blast are still waiting for the compensations. I request the Hon'ble Minister to look into

Sir! Contrary to claim of honourable Minister for Railway regarding punctuality in train timings, possibly North Bengal is the worst sufferer. Almost all trains in late. Train like Mahananda Sikkim Express, almost run 4 to 12 hours late. I hope that this problem will be addressed to by Ministry of Railways.

Sir, I am sorry to point out that huge quantity of Railway land remains unused for decades. The State Governments are demanding to use these land stretch according to their needs. But Ministry of Railways has not yet agreed to this proposal. I urge upon the Minister for Railways, to hand over the surplus railway land to respective State Governments.

Sir! In the current budget proposal, West Bengal has been neglected in the matter of introduction of new trains. Only one new Train has been introduced between Howrah and Rampurhat. The Haldia Panskura line has been shelved.

Sir! I am shocked to note that only Rs. 55 crores have been allotted for New Moynaguri Jogikhopa Line, which is scheduled to be completed by 2012. I am afraid that it will take 12 years more, if so little allocation is made for this important line.

Sir, Speeches are made, assurances are given. But the question is, whether the assurances are kept? Before two years, we welcomed an assurance of Minister of Railways regarding granting of licenses to Railway Hawkers. I am sorry to point out that the said assurance is yet to be fulfilled.

Sir! Now I draw the attention of Hon'ble Minister of Railways to a problem being faced by Freedom Fighters. As per Railway Board's instruction dated 31.8.1989 complimentary Card passed to freedom fighters are issued from offices of the Divisional Railway Manger as well as Zonal Railway Headquarters. Considering the old age and sacrifices they made, I urge upon the Minister of Railways to grant them passes from nearest Railway Stations.

Sir! From the very beginning, I tried make some constructive criticism of the rail budget 2006-07. I hope that, honourable Lalu ji will give due weightage to the demands of the common people and will take corrective steps in his reply.

Lastly I support the Railway Budget.

With this, I conclude.

SHRI N.S.V. CHITTHAN (DINDIGUL): Sir, I raise to support the Railway Budget for the year 2007-08 presented by the Hon'ble Railway Minister.

Laluji has presented his fourth consecutive successful budget which is loudly applauded by the press and general public as it is praised "No tears budget' . Instead of increasing the fares and freights the efficiency is improved and the frequency of trains is increased with the result the Railways have earned a profit of Rs.20,000 crores this year. Hence, it is a colorful feather on the cap of the UP A Government under the able guidance of Madam Soniaji.

The highlights of this Budget as we all know are :-

a) 4% reduction of fares in all seasons for II class passengers

b) passenger fares are reduced across all categories

c) increase in unreserved II class coaches from four to six in every new train

d) cushioned seats for unreserved second class compartments

e) senior citizens and women above the age of forty five wiii get priority iii lower berths.

Further 14% growth in passenger earnings and 17% growth in freight charges are encouraging. A total of 800 coaches would be attached in popular trains is a good news to passengers.

At the same time, I am pained to note that allocation of funds to Tamil Nadu is disappointing and disturbing.

Another injustice to Tamil Nadu is that the Ministry has sanctioned freight corridor between Mumbai and Delhi and also between Delhi and Kolkata at a cost of Rs.30,000 crares. But it is known that Chennai to Mumbai and also Chennai to Kolkata will be taken up after some years. The Hon'ble Prime Minister has once gone on record that Chennai and Mumbai corridor should be taken up on priority basis. But the Railway Minister has decided not to include Chennai in first phase.

---

*The speech was laid on the Table.

Sir, South Tamil Nadu is a backward region with a low level of industrialization. There is no perennial river to help agricultural operation. Further it is situated in the down corner of our country which it is far from the consumer market of the country. Industries can come only if there is a proper infrastructure. In this context we the people of South Tamil Nadu have been demanding the doubling of railway track between Chengalpattu and Tuticorin. But the railways have decided to take up doubling work between Chengalpattu and Villuppuram. Even for this project very meager funds have been allotted in the current budget. I have information that the Railway Board which.is in possession of this project has ruled out the implementation of the project on economic grounds. This project should be implemented without delay for the welfare of the South.

Railways are now a cash - rich establishment. I urge the Railway Minister to allocate a sum of Rs.2000 crores immediately for taking doubling of the track between Chengalpattu and Tuticorin

Tamilnadu has got largest concentration of metre gauge track. The track between Madurai and Coimbatore, the two important cities of Tamilnadu are still to be connected. To take up the gauge conversion work between Oindigul and Pollachi Rs.30 crores are allotted in the current Budget. I hope the Railway Minister will allot the needed amount next year to complete this project.

I wish to emphasize that the track between Madurai and Dindigul is over utilized to the extent of nearly 160 per cent. There is very good scope and potential for introduction of more trains in this sector. At present, a Broad Gauge track as well as a Meter Gauge tract exist between Madurai and Dindigul. As a part of the popualr demand for doubling of B.G. track between Kanyakumari and Chennai, the scheme for conversion of the existing M.G. track into B.G. track between Madurai and Dindigul was announced in the Railway Budget 2003-04 at an estiamated cost ofrs.73.19 crores for a distance of 63 km. Due to

meagre allotment of funds so far no worthwhile work has been done in the implementation of the project. I now understand for the much awaited project the Railway Board has sanctioned Rs.30 crores for the year 2006-07 and Rs.70 crores for the current year 2007-08. The track doubling project worth Rs.112 crore by the revised estimate should be completed by March, 2008.

I have been repeatedly raising my voice at the floor of this august house from the year 1996 for the early completion of this project. I can assure that this is a viable project and the entire amount will be received by way of revenue within a short period of 3 years.

The Metre Gauge track to between Madurai and Bodi should be converted into broad Gauge and extended up to Kottayam.

The existing track between Mumbai and Chennai has at present single track between Sholapur and Guntakal. This doubling work should be taken up on priority basis.

Integral Coach Factory at Perambur is one of the oldest Railway establishment founded by the tallest leader of the nation Shri K. Kamaraj. This factory should be modernized and brought at par with Kapurthala.

Madurai is one of the fast developing cities in the, country. Many people residing in the growing and expanding northern parts of the city quite often undertake train journeys. As all the trains coming to Chennai from southern parts of the state make a stop over at Mambalam Railway Station. All the express trains coming to Madurai also should make a stop over at Koodal Nagar Railway Station for the benefit of passengers from northern 'parts of the city. Such stoppages besides reducing passenger congestion at Madurai Railway station to a great extent will also considerably lessen traffic congestion in the city, Koodal Nagar Railway Station should also be renovated with all required facilities. At present only Koodal Express alone stops at Koodal Nagar Railway Station,

At present Push and Pull train service is operated between Trichy-Tanjavur, Trichy-Virudhachalam and Dindigui-Trichy daily. There is very good potential for introduction of DEMU train service between Virudhnagar-Madurai- Dindigul. Hence, this service should also be introduced for a minimum of five times daily between Virudhnagar-Madurai- Dindigul for the benefit of commuters, businessmen and other frequent travelers between these cities in the south. It will have very good patronage.

The Chennai-Tenkasi Pothigai Express (Train No.266l and 2662) now runs thrice a week. In view of ever increasing demand for accommodation in this train from general public hailing from the southern districts and traders and industrialists especially from Matches, Fireworks industry and cotton and textile mills in Sivakasi, Rajapalayam and Sankarankoil areas, the frequency of this popular train should be increased to daily from the present thrice a week as early as possible.

Madurai is one of the busy railway stations in the south with thousands of passengers enter the station for boarding trains and exit from incoming trains. Due to heavy rush in the foot over bridge, especially during evening and night hours, passengers find it very difficult to reach the platforms for boarding the trains. The problem is acute for elderly people and handicapped persons. Hence, we pray for putting up escalators in the 1 st and 2nd platform both ascending and descending.

The Railway over bridge at Thathaneri near Madurai is unfinished for a very longer period and should be completed without any further delay.

Thanks to the Railway Minister for ordering a survey from Dindigul to Kumuli with a view to facilitate the devotees of Sabarimala. The backward areas of Nilakkottai Vathalagundu, Periakulam, Theni, Uthamapalayam, Bodi and Kumbli will be benefited if this project is taken up.

Kodaikanal in our Dindigul District is considered to be the most energetic health resort of Tamil Nadu. One has to get down at Kodai Road railway station to reach Kodaikanal. Hence for the convenience of the passengers a computerised reservation centre should be opened at Kodai Road.

श्री अनिवाश राय खन्ना (होशियारपुर): महोदय, मैं रेल बजट पर लिखित रूप से अपने विचार इस पवित्र सदन में इस आशा से रखना चाहता हूं कि माननीय रेलवे मंत्री बजट की बहस का जवाब देते समय इन बातों का ध्यान रखेंगे। मेरा संसदीय क्षेत्र होशियारपुर पंजाब है जो कि पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। देश के आजाद होने से पहले होशियारपुर से एक रेल गाड़ी लाहौर तक जाती थी, लेकिन आजादी के बाद वहां से कोई भी गाड़ी नहीं चलती है, सिफ्र एक डीएमयू जालंधर तक जाती है। मेरा आपसे निवेदन है कि इस डीएमयू को होशियारपुर से अमृतसर तक चलाया जाए इससे न तो कोई अतिरिक्त बोझ सरकार पर पड़ेगा और न ही कोई अतिरिक्त गाड़ी लगानी पड़ेगी। इससे जनता को काफी लाभ होगा।

होशियारपुर तक रेलवे लाईन आकर बंद हो जाती है, अगर इस लाईन को बढ़ाकर फगवाड़ा तक कर दिया जाए ओर ऊना तक जोड़ दया जाए तो होशियारपुर व पंजाब, हिमाचल के लोगों को काफी लाभ होगा। आजादी से लेकर अब तक की लोगों की मांग पूरी हो जाएगी।

होशियारपुर रेलवे स्टेशन पर अब मालगाड़ी आनी शूरू हो गई है, लेकिन वहां माल के रखरखाव के लिए पूरा सही इंतजाम न होने के कारण जनता कई बार रेलवे सुविधा का इस्तेमाल करने से हिचकिचाती है। कृपया स्टोर की पूरी योजना बनाई जाए व वहां पर सड़कों की सही मरम्मत करके सुविधा प्रदान की जाए।

होशियारपुर से एक डिब्बा हरिद्वार के लिए लगाया जाए, जो जालंधर या जालंधर कैंट में पीछे से आने वाली गाड़ियों से जोड़ा जाए। सप्ताह में एक एक स्पेशल गाड़ी होशियारपुर से चल कर हरिद्वार से वापस आए, ऐसी घोाणा की जाए।

दसुआ पंजाब में कम्प्यूटर 24 घण्टे चले ऐसी घोाणा की जाए। एक डीएमयू नंगल से चण्डीगढ़ जाता है, जिसमें महिलाएं व बच्चे भी यात्रा करते हैं, करीब तीन घन्टे के सफर में गाड़ी के अन्दर कोई टायलट न होने के कारण यात्रियों को असुविधा का सामना करना पड़ता है। इसलिए ऐसी गाड़ी चलाई जाए, जिसमें टायलट की सुविधा हो।

जेजों से जालंधर तक एक गाड़ी जाती है। इस इलाके के कई लोग फौज में भी काम करते हैं। एक डिब्बा इस गाड़ी में लगाया जाए तो फिर दिल्ली के लिए आने वाली गाड़ी से जोड़ा जाए तो इस इस पिछड़े इलाके के लिए यह एक वरदान साबित होगा।

*The speech was laid on the Table.

जेजों से चल रही गाड़ी जो सिर्फ जालंधर तक जाती है, उसे अमृतसर तक बढ़ाया जाए। इससे रेलवे कोई भी फालतू खर्चन हीं करना पड़ेगा और सरकार की आय में भी बढ़ोतरी होगी और लोगों को भी सुविधा हो जाएगी। अमृतसर से आनन्दपुर तक रेलवे लाइन की जो घोाणा की गयी है, उसको जल्दी चालू किया जाए। जिन यात्रियों की टिकट कन्फर्म नहीं होती है उनको टिकटों का रिफन्ड रेलवे देती है, परन्तु रिफन्ड लेने के लिए कई प्रक्रियाओं से गुजरना पड़ता है। अगर रेलवे चैक के द्वारा टिकट वाहक के घर तक पैसे भेज दे तो एक सेवा का उदाहरण रेलवे पेश कर सकती है व डाक चैक का खर्चा इसमें से काटा जा सकता है।

कई बार यात्री बिना टिकट गाड़ी में चढ़ जाते हैं या तो जब वह टीटी से टिकट करवाने जाते हैं तो यहां से गाड़ी चलती और जहां तक गाड़ी को पहुंचना हो, वहां की टिकट काटी जाती है न तो टिकट लेने वाला ही टिकट लेता है और न ही टीटी टिकट काटता है। भ्रटाचार को बढ़ावा मिलता है। यदि यात्री जहां से चढ़े और जहां जाना हो, वहां से टिकट काटी जाए तो यात्री को खुद टिकट कटवाएगा। जुर्माने की राशि को 350 रूपये से कम करके 50 रूपए या 75 रूपये किया जाए। इसलिए प्लेटफार्म को उचित रूप से बनाया जाए।

गंगसर जैतों (पंजाब) रेलवे स्टेशन का प्लेटफार्म बहुत छोटा है, जिससे ट्रेन जब स्टेशन पर रूकती है तो उसकी काफी सारी बोगीयां प्लेटफार्म से पीछे ही रह जाती हैं, जिसके कारण यात्रियों को उतरने एवं चढ़ने में कठिनाई का सामना करना पड़ता है। कभी-कभी तो यात्री उतरते समय ट्रेन से गिर भी जाते हैं।

प्लेटफार्म पर रोशनी की सुविधा न होने के कारण रात के समय यात्रियों को ट्रेन में चढ़ना उतरना बहुत मुश्किल होता है1 इसलिए प्लेटफार्म पर रोशनी की सुविधा की जाए।

रेलवे स्टेशन के दोनों ओर बहुत संख्या में लोग बसे हैं, जिन्हें अपने काम के लिए स्टेशन से इधर-उधर जाना पड़ता है। जब कोई मागलगाड़ी आकर स्टेशन पर अधिक समय के लिए रूक जाती है तो वहां के लोगों को बहुत ही परेशानी हो जाती है। इस परेशानी से निजात दिलाने के लिए स्टेशन पर एक ओवर ब्रिज बनाया जाना चाहिए।

जैतों मुक्तसार रोड़ पर बने फाटक पर से 30 से ज्यादा गाड़ियां होकर गुजरती हैं। फाटक 24 में से 18 घंटे बन्द रहने के कारण फाटक के दोनों तरफ हर समय ट्रेफिक जाम लगा रहता है। इस फाटक पर एक ओवर ब्रिज बनाए जाने की अति आवश्यकता है।

किसान एक्सप्रेस जो दिल्ली से भटीन्डा तक जाती है, उसे बढ़ा कर फिरोजपुर तक कर दिया जाए तो इससे फिरोजपुर तक के सभी लोग अपने घरों तक आसनी से पहुंच सकेंगे।

फिरोजपुर-भटींडा के बीच में चलने वाली ट्रेन का समय बिलकुल गलत है। कृपया इस ट्रेन का समय बदला जाए और एक डीएमयू ट्रेन जो फिरोजपुर से भटींडा तक चले, इस इलाके को देने की कृपा की जाए।

कुछ समय पहले फिरोजपुर से अंबाला तक एक ट्रेन चलती थी, जिसे अब बंद कर दिया गयाय है। इससे यहां के लोगों को परेशानी हो रही है। इस ट्रेन को पुनः चालू किया जाए।

आशा है कि इन सभी उचित मांगों की तरफ मंत्री जी ध्यान देकर कोई अच्छी घोाणाएं करेंगे।

SHRIMATI MANORAMA MADHAVRAJ (UDUPI): I raise to express my disappointment over a drab and pedestrian budget presented by the Hon'ble Railway Minister on 26-02-2007 in this House.

There was more drama on the presentation of the budget than earnest attempts to mobilize additional funds for many projects that are in limbo. There is no proposal to, hike fares. Added to this is the proposal to lower Upper Class fares. These populist measures will deny the railways to mop up additional funds through a modest fare revision that the public will not resent given the present spiral of inflation of all essential commodities and services.

The only way the Railways will improve its earnings is through freight rationalization. Railways projections on the growth of freight traffic seem to be based on wrong premises. May be within a year or two all the on-going highway development projects including the Golden Quadrilateral would have been commissioned giving railways a tough competition by road carriers. Even the upper class passenger revenue will diminish in the face of stiff competition by private air carriers offering low fares between metros and on trunk routes.

Whatever claims have been made on increased turn over are based on projects involving privatization of railway services and commercialization of its huge tract of land and idle infrastructure like goods sheds, yards, sidings and pieces of land at prime locations. A large share of railway catering and hotel facilities (at Ranchi, Puri and New Delhi Rail Yatri Niwas) are being sold to private parties. I understand container operations are also being privatized in select sectors. The Govt. is bent on privatization of rail services, not as a matter of policy, but to mop up additional funds.

---

* The speech was laid on the Table.

There is need to step up security aboard the trains and also at railway station premises. , The recent blast in Delhi-Lahore Samjhauta Express is a case in point. There is a severe shortage. of RPF and CRPF personnel and no proposal for recruitment of Y' additional security personnel has come up.

From the proposals it seems that many on-going projects of gauge conversion are left to proceed on a slow pace. Despite claim of commissioning the Hassan-Mangalore BG link, no regular traffic has yet commenced on this section, both passenger and goods traffic.

My constituency UDUPI is mainly served by Konkan Railways and the present budget does not enthuse people of coastal Karnataka region. Konkan Railway Corporation being an independent entity, the Govt. has left it to the capacity and wisdom of Konkan Railway Corporation to improve

rail services along the Karnataka coast. KRC with limited revenue generation capacity both on passenger and goods traffic is still to complete the rehabilitation process for persons affected by land acquisition. Improvement of station amenities in my region is overdue and probably KRC is facing funds crunch. In all fairness, the Indian Railways should provide additional funds to KRC, out of its developmental reserves every year to take up essential works on improving passenger amenities at stations on KRC route terminating at Kankanady.

I urge the Ministry of Railways to provide for special development funds for KRC as many projects of urgent public importance are held up for want of funds. These are:

a. Provision of rail over/under bridges at rail / road intersections. A part of the Central Road Fund meant for constructions of railway over/under bridges should be given to KRC to take up such works in my constituency.
b. Expansion of stations and passenger amenities at Udupi, Byndoor, Barkur and Kundapur should be taken up and completed. Renaming of Byndoor as Sri Mookambika Road is a long pending demand of the pilgrims and devotees of Kollur Sri Mookambika temple attracting thousands of visitors every day.
c. Increase in quota for sleeper berths in all passing Express/Mail (including Rajdhanis) from Kankanady, Udupi, Byndoor and Kundapur.
d. Provision of railway lodge/rest house amenity at Byndoor for pilgrims coming to Kollur Sri Mookambika Temple.
e. Like Guruvayoor temple in Kerala, now linked to main line at Thrissur, Kollur (Sri Mookambika Shrine) should also be linked to the nearest railhead Byndoor.
f. Introduction of new mail/express trains from Kankanady to Mumbai, Delhi and other destiflations in north India via Konkan.

Konkan Railway provides vital link to Indian Railways along the west coast, saving time and distance to travellers from Mumbai to coastal Karnataka and Kerala. This eases congestion on other routes from South to Mumbai. Indian Railways should therefore, share its earnings surplus with KRC for developmental work. On a mere technicality of falling under KRC link, coastal Karnataka is being denied its rightful share in railway developmental funds proposed under the budget. Corrective measures are to be taken by making special provisions for KRC from the next Railway Budget.

This Railway Budget 2007 has no special significance for people of coastal Karnataka especially my constituency as KRC as an independent entity has been denied its share in the Central Railway Budget proposals. I wish the Govt. at the Centre take a note this anomaly for taking corrective measures atleast from next fiscal.

श्री रघुनाथ झा (बेतिया): महोदय, सदन में प्रस्तुत 2007-08 का रेल बजट जो माननीय रेल मंत्री जी ने प्रस्तुत किया है, इसके समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। सर्वप्रथम माननीय रेल मंत्री जी को बिना यात्री एवं माल भाड़ा बढ़ाए 20 हजार करोड़ रुपयों का मुनाफा कमाने के लिए और रेल मंत्रालय के अधिकारियों और कर्मचारियों को हृदय से मुबारक देना चाहता हूं।

स्वतंत्र भारत के इतिहास में लगभग 2 दर्जन से अधिक रेल मंत्री हुए हैं, परन्तु श्री लालू प्रसाद ने अपने प्रबंधन के कारण सभी में अपना ऊंचा स्थान बना लिया है। यही कारण है कि महामहिम राट्रपति जी ने संसद के दोनों सदनों के सदस्यों को संयुक्त रूप से संबोधित करते हुए रेल का कायाकल्प करने की बातों का जिक्र किया है।

महोदय, जो रेल घाटे में चल रही थी और प्राइवेटाइजेशन की बातें चल रही थीं, उस रेलवे को इतने अधिक मुनाफे में पहुंचा देना लालू जी के करिशमाई नेतृत्व की ही देन है।

द्वितीय श्रेणी के टिकट पर सुपरफास्ट चार्ज में 20 प्रतिशत की कमी, आम लोगों को राहत पहुंचाने में योगदान करेगा।

पेट्रोल-डीजल के माल भाड़े में 5 प्रतिशत और लौह अयस्क के भाड़े में 6 प्रतिशत की कटौती का ऐलान महंगाई की रफ्तार कम करने में सहायक होगा।

माननीय रेल मंत्री के बजट भााण में नए सीमेंट, स्टील, पावर प्लांटों तक रेलवे लाइन बिछाने की घोाणा का स्वागत करता हूं।

रेल कर्मचारियों के लिए कल्याण के लिए की गई घोाणा स्वागत योग्य कदम है।

फ्रेट कोरीडोर बनाने से निश्चित रूप से रेल की कमाई और बढ़ेगी।

बजट में आम लोगों एवं अविकसित इलाके का ख्याल किया गया, फलस्वरूप इसे गरीबों का बजट कहा जा रहा है।

यही कारण है कि यात्री किराया बढ़ाने के बदले साधारण श्रेणी की गाड़ी में एक रुपए की कमी की गई है।

संघ लोक सेवा आयोग तथा रेलवे भर्ती बोर्ड की परीक्षा में भाग लेने वाले परीक्षार्थियों को किराए में 50 प्रतिशत की रियायत देना एक क्रांतिकारी कदम है।

सीनियर सिटीजंस एवं महिलाओं के लिए निचली सीट आरक्षित करने का मैं स्वागत करता हूं।

---

*The speech was laid on the Table.

यात्रियों को सुविधा प्रदान करने के लिए 300 रेलवे स्टेशनों को मॉडल स्टेशन बनाने की घोाणा से यात्रियों को लाभ पहुंचेगा।

लोकप्रिय रेलगाड़ियों में अतिरिक्त कोचों के इस्तेमाल से यात्री आय में 14 प्रतिशत की वृद्धि होगी।

आठ नए गरीब रथ चलाना, 32 जोड़ी नई गाड़ियों का परिचालन, 23 जोड़े गाड़ियों के विस्तार की घोाणा गरीबों एवं यात्रियों के हक में है।

मधेपुरा में नए विद्युत ईंजन कारखाने, डालमिया नगर में वैगन बोगी काम्पलेक्स से रेलवे में और महत्वपूर्ण आयाम जुड़ेंगे।

यात्रियों के लिए गद्देदार स्लीपर कोच बनाए जाएंगे।

अंत में मैं निम्नलिखिल सुझाव दे रहा हूं, जिस पर विशेा ध्यान देने की आवश्यकता है।

रेल मंत्री जी ने बजट भााण में जो घोाणा की है कि मुजफ्फरपुर, मोतिहारी, बेतिया वल्लभीकि नगर गोरखपुर तक रेल लाइन को दोहरीकरण कराने हेतु सर्वे कराएंगे, इसके लिए मेरा आग्रह है कि अविलम्ब इस सर्वे को आरंभ कराया जाए।

जयनगर दरभंगा-नरकटिया गंज छोटी लाइन को बड़ी लाइन बनाने का कार्य 12 वर्ाों से चल रहा है। इस र्वा माननीय रेल मंत्री जी ने सीतामढ़ी तक पूरा कराने की बात कही है। आग्रह है कि नरकटिया गंज तक बढ़ाया जाए।

सीतामढ़ी मुजफ्फरपुर रेल लाइन को समय सीमा के अंदर पूरा कराया जाए।

कप्तानगंज थाने गोपाल गंज छपरा को वर्तमान वित्तीय वर्ा में पूरा कराया जाए।

हाजीपुर सुगौली वाया वैशाली रेल लाइन के निर्माण में शीघ्रता लाई जाए।

मोतिहारी सीतामढ़ी वाया शिवहर नई लाइन का सर्वे कार्य पूरा कराया जाए और इसका शिलान्यास शिवहर में करने हेतु समय का निर्धारण हो।

चकिया-मधुबन, पिपराही बेरगिलिया रेल लाइन का सर्वे शीघ्र कराया जाए।

सुगौली रक्सौल सेक्सन में सीतापुर ढाला का निर्माण कराया जाए।

सेमरा सुगौली सेक्शन में छगराहां, सुगागांव के सामने हॉल्ट सेक्शन बनाने हेतु वहां की जनता की मांग है। एक बार जांच भी हुई थी, उसे पूरा किया जाए।

बिहार राज्य में 49 ओवरब्रिज की स्वीकृति दी जा चुकी है।

एन.एच.-आई के अधीन रक्सौल, सगौली, नरकटियागंज (बिहार) में रेल मंत्री ने 2 वर्ा पूर्व शिलान्यास किया था, परनतु एक भी काम नहीं हुआ, उसे आरंभ करके पूरा कराया जाए।

नरकटियागंज गौनाहा वाया भीतीहरवां गांधी आश्रम छोटी लाइन का बड़ी लाइन का कार्य पूरा किया जाए।

नोटः-

1. सीतामढ़ी जयनगर होते लौमहा-लौकही-निर्मली नई रेल लाइन बिछाई जाए।

2. घाघरडीहा कोशीबाध से भवरीयाही से जमालपुर नई रेल लाइन बिछाई जाए।

SHRI S.K. KHARVENTHAN (PALANI) : I am thanking the Hon'ble Speaker for giving me an opportunity to participate in the Discussion on Railway Budget for the year 2007-08. I also congratulate the Hon'ble Prime Minister of India, Dr. Manmohan Singhii, Madam Sonia Gandhi and Hon'ble Union Minister for Railways, Shri Laluji, Shri Veluji and Shri Ratwaji for presenting the people oriented and user friendly Railway Budget for the fourth successive year.

The 153 year old Indian Railways is the world's largest Government Railway. Indian Railways is often compared with Chinese Railways. They add 1000 kms. railway line in every year but we have added 2000 kms. of new lines this year. Our Railways are carrying maximum number of passenger traffic. In the year 2006-07alone,624 crore passengers were travelled. Once the Indian Railways was not earning profits and incurred losses. Our UPA Government saved the Railways from going to debt trap and made it highly profitable one as well as Railway can render valuable service to the poor masses of this country. Laluji and his team took charge of the Indian Railways in May 2004. Between then and 2007-08, the Railway surplus short up from Rs. 880 crore to Rs. 11,50 crore. Expected rise in net revenue to Rs. 16,022 crore up from Rs. 4,168 crore in 2003-04. Laluji maintained robust growth of 49% rise in passenger earnings from Rs.13,460

crore to Rs. 20,075 crore in this period. All appreciations for this will go to our Railway Minister, Shri Laluji and his team.

I want to mention certain important proposals put forth by our Railway Minister:

i) Reduction of freight rates for diesel and petrol cut by 5% (ii) For wheat, cement, fertilizers empty flow discount is given upto 40% and 10% Surcharge on iron ore freight on busy routes is dropped. (iii) No increase of passenger fares for any class of travel, immediate reduction in fares of

---

*The speech was laid on the Table.

second class passenger and non-Super fast Mail/Express Trains by Rs. 1 per passenger (iv) 3% for AC First class in busy season and 6% in lean season (v) 2% in busy season and 4% in lean season for the passengers traveling in AC 2-tier. According to this reduction, Second AC ticket on the Delhi - Mumbai Rajdhani will comes to Rs.1,999 in busy season and Rs. 1,958 in lean season instead of existing fare of Rs.2,040/-. (vi) Furthermore, 8 new Garib Raths and 32 pairs of new trains in the offing is also another milestone of this budget.

In the same time-frame, Laluji would have achieved a 42% increase in earnings. Total working expenses in the Railway's gross traffic earnings from 92.6% in 2003-2004 to 79.6% in 2007-08. No other Railway Minister has managed to achieve such a dramatic turnaround.

Laluji announced a number of security measures like number of trained dogs will be increased in the existing dog squads. Door frame and hand held metal detectors to detect explosives being installed in many sensitive divisic and CCTV, Smart Video Cameras, etc. for sensitive stations.

In All India basis 8,000 vacancies will be filled in the Railway Protection Force. Presently RPF strength is 67,000. Even now, we are having highest security force in the world.

Within 30 months after assumption of UPA Government under able leadership of Madam Soniaji, the railway accidents are reduced drastically. I want to bringforth certain facts before this august House. Number of railway accidents in:

2000-2001	=	473	=	people killed	=	216
2001-2002	=	415	=	”	=	326
2002-2003	=	351	=	”	=	418
2003-2004	=	325	=	”	=	294
2004-2005	=	234	=	”	=	236
2005-2006	=	234	=	”	=	315

Large number of killings in railway accidents were only in previous NDA regime. In view of the serial bomb blasts which occurred last month near Panipat and in Mumbai last year, Laluji has taken various steps to strengthen and modernize the security arrangements.

There is another important proposal to provide lower berths for women and senior citizens. For purchasing tickets in an easy manner, E-tickets facilities are provided to petrol pumps and A TMs. In all the trains, number of berths are increased 72 to 84 in sleeper coaches. Throughout the country for Railway Enquiry the number 139 is given. This budget is envisaged to introduce Smart Railway Cards is another important proposal. Laluji has introduced some relief to the 70 million disabled and handicapped in the country with the announcement of special coaches for handicapped persons. At this juncture, I request the Railway Minister to provide jobs for them in the Railways and while allotting separate coaches for disabled, all coaches should have the adequate facilities for the disabled and handicapped and at least one coach of every variety should meant for them.

However, I would like to add that the following projects pertaining to Tamilnadu and more particularly for my Palani Parliamentary Constituency which are long pending have not made any mention in the current Budget and it needs to addressed by the Hon'ble Minister.

1. Erode - Chennimalai - Kangayam - Palani BG line was announced during 2005-06 Budget and Reconnaissance Engineering cum Traffic Survey was over and the report also submitted to Railway Board on 30th November 2006 and it is pending for consideration. The length of the line is 91.05 km. Estimated cost is Rs. 288.87 crore and ROR is 1.913%. This is a successful and profitable scheme compared with other surveys announced by Railway Minister. I took up the issue along with Ministers and MLAs of my Constituency to Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Kalaignar Karunanidhi on 19th February 2006 and he also happily recommended this scheme. This new line is connecting historic ancient temples, Chennimalai and Palani Malai *Via* Sivanmalai and Dharapuram. It will fetch huge revenue to the Railways and it will serve for lakhs of devotees going to the Karthik temples and business people to transport the textile goods and other commodities like rice, oil, foodgrains from Chennmalai and Kangayam. Hence, I request the Hon'ble Railway Minister to direct the Railway Board to clear the scheme as early as possible and allocate necessary funds for early implementation of this project. Further, this scheme has to be included in the Eleventh Five Year Plan. For the implementation of the scheme, the Administrative Office is to be opened immediately either at Erode (at the starting point) or at Palani (finishing point).

2. The MG line between Dindigul to Coimbatore is 90 years old line in Tamilnadu. Gauge conversion was announced in the last Budget. Distance is 228.88 km. and cost of the amount is 344.17 crore. In the present budget only 30 crore is allocated for this scheme. I feel that this amount is not sufficient to complete the gauge conversion in a speedy manner. Moreover, for this scheme Dy. Chief Engineer's Office is now located at Madurai. I request the above office to be shifted either Dindigul (starting place) or Pothanur (finishing place).

3. The Chennai Express running between Erode - Coimbatore is now extended to Mangalore. The timings are also changed. Previously it reaches 0740 hrs. at Erode, Tirupur 0845 hrs., Coimbatore at 0945 hrs. The season ticket holders nearly 2,954 people particularly office going people, industrial labourers are going to Tirupur and Coimbatore. Due to change of time, now it starts at Erode in 0945 hrs. Due to change of time, the destinations to other places are also getting further delayed and the workers, office goers and students are not able to reach their working places and educational institutions in time. I shall, therefore, demand from the Hon'ble Minister that the earlier timings should be restored in place of the revised timings.

4. Survey for the new railway lines *Viz.,* (i) Coimbatore Palladam - Kangayam - Karur (ii) coimbatore - Palladam Dharapuram - Oddanchatram - Dindigul (iii) Chennai Sriperumpudur - Kanchipuram (iv) Dindigul - Natham Karaikudi are to be sanctioned on priority during this budget.

5. Oddanchatram is an important town in my Constituency. It is famous for vegetables and butter. Large number of traders and general public are coming to this market. Hence, ticket quota to the below mentioned trains for Oddanchatram is immediately necessary:-

(i) Muthunagar Express;

(ii) Nellai Express;

(iii) Kanyakumari Express; and

(iv) Vaigai Express.

I had repeatedly requested the railway authorities to sanction a Computerised Railway Reservation Centre for Oddanchatram Railway Station but till date it is not cleared. Hence, I request the Railway Minister to sanction the same as early as possible.

6. In Erode Railway station now parcel office is located in front of the railway station and it is very convenient to the public. But all of a sudden, it is likely to be shifted to very far off place. It will cause unnecessary hardship to public. Hence, I request the Hon'ble Minister to cancel this proposal.

In Erode only 2 Reservation Centres are available which are is sufficient to cater to the growing needs of the passenger traffic. Hence, at least 2 more reservation counters are to be opened.

Railway Reservation Office is to be opened at Kangayam, Gobichettipalayam and Bhavani.

7. Tatkal charges are to be restored as Rs. 50 instead of 150 at present. Point to point is to be scrapped. Earlier system of tatkal booking system should be continued to facilitate the passengers.

8. Road at RUB's at Pungampadi on Erode - Coimbatore Line is in a very bad shape. Local Body authorities want to repair it. In the same manner, Road under RUB near bridge No. 151 on KM 62/7-8 in Dindigul - Coimbatore section also necessary to undertake repair. These have to be permitted.

9. Coimbatore is a biggest textile center and it is hub of IT sector. There is no train connectivity in the evening from Coimbatore - Trivandrum. Amritha Express Train No. 6344 is running between Palakkad - Trivandrum. It should be started from Mettupalayam and to be extended upto Kanyakumari.

10. Some of the trains running towards Kerala are gOing through Pothanur but not touching Coimbatore. Those trains are to be diverted through Coimbatore.

11. Train Nos. 2601/2602 Chennai Mail between Chennai Mangalore need a stoppage at Coimbatore.

12. An Intercity Express between Coimbatore - Bangalore to be operated in day time.

13. None of the train between Bangalore - Coimbatore is not having I Class AC coaches which needs to be added urgently.

14. At 56/100-200 on Dindigul - Karur BG line near Nallmanaickenpatty, a new level crossing is urgently required. This proposal also recommended by Collector, Dindigul on 11-01-07 by ROC No: 186/2007/A2.

15. In Kanakkampatty Village, Palani Taluk, Km. 50/14-51 LC No. 53 a new level crossing is also required urgently and it should laid on priority.

16. The recommendations of the Members of Parliament are not considered in releasing "Emergency Quotas" in Madurai, Chennai and Trichi Divisons.

17. New Trains are to introduced between Coimbatore/Erode to Tirupathi urgently since large number of devotees are going to Tirupathy from this region.

18. Further the passenger trains bound for Trichy - Palakkad are crossing Perundurai, Ingiyoor and Vijayamangalam. While stopping the trains at these stations usually they are stopping away from the platforms. It creates lot of trouble to ladies and aged people. They are not able to board themselves in the trains. Hence, the authorities are to be directed to stop the passenger trains in the platform itself.

19. In Erode District, there is another important station, Oothukuli. Near Oothukuli hundreds· of new industries have started in SIPCOT area. Large number of people are working and going to SIPCOT industries. Hence, Express Trains like Trichy - Mayaladuthurai, Mangaore Express, Chennai Express are to be stopped in Oothukuli and Perundurai railway stations. It will help the labourers who are going to their work places.

20. I repeatedly request the railway authorities that a stoppage is to be given at Ayyalur (Vedasenthur Taluk) to train Nos. 825A/826A i.e. M~fy1laduthurai - Tirunelveli Express. In Ayyalur in Vedasenthur Taluk, large number of people are growing flowers, fruits and vegetables and transport them to the market. Hence a stoppage of the above trains at Ayyalore is to be ordered immediately.

I am thanking the Hon'ble Railway Minsiters Laluji, Veluji and Rathwaji for allocating RS.715.52 crore for Tamilnadu in this current budget as against Rs. 446.22 crore in the last year budget. Further, I am thanking the Ministers for allocating RS.70 crore for doubling between Dindigul - Madurai and Rs. 30 crore for gauge conversion from Dindigul – Coimbatore, and bifurcation of Palaghat division and formation of new Salem Division

With these words, I am supporting the Railway Budget.

DR. ALAKESH DAS (NABADWIP): Respected Sir, I am to lay this submission about Railway Budget 2007-2008. I want to draw the attention of Hon’ble Railway Minister through you about the following facts:

1. After repeated submission and also after the direct intervention of Mr. Basudeb Acharia, Chairman, Railway Standing Committee 3 projects have not been segregated & clubbed together again. The projects are (i) doubling of railway line from Kalinarayanpur (Ramaghat) to Krishnagar (ii) Gauge conversion from Samipur to Krishnagar (narrow to broad) (iii) New 13 KM line from Krishnagar to Charatala.

These 3 projects should be separated and allocation of fund should be made separately.

2. Immediate completion of doubling work of rail line from Ranaghat to Krishnagar. Allocation of fund should be increased in this project such that work can be completed within this Financial Year.

3. Gauge conversion of railway track should be from Samlipur to Nabadwip instead of Bawlipur to Krishnagar. Fund should be allocated more such that in this financial year work can be completed.

4. It’s a good proposal that a electric carshed is going to be established in Ranaghat Station. I want immediate completion of this project & fund also should be allocation keeping that in the wind.

5. Track doubling should be extended from Krishnagar station to Lalgola station fund should be allocated for that.

6. Krishnagar and Ranaghat station already declared as Model Station. But work of Model Station yet to be started. Work of model station should be started immediately not revolving the railway hawkers

unilaterally but after giving rehabilitation to them.

---

* The speech was laid on the Table.

7. Railway over bridge is required in Chakdah, Ranaghat (57T) and also over Ranaghat NH34 level crossing. Let the financial sanction be made for that.

8. There are several level crossings which are unmanned & some pints are there where level crossing is required from Kalyani to Krishnagar. Long waiting demand of the people should be fulfilled.

9. New railway line (13 KM) from Krishnagar to Charatala is the demand of the whole state (West Bengal). Sanction fund for this project.

10. Weekly three pair of goods trains run from Ramaghat Jn. to Bangladesh. So passengers train can be run which will make relation of two country better. Railway Board would have no financial extra responsibility for that because the track is existing and train is running. It will make our Hon'ble Railway Minister pioneer to make a new relation with Bangladesh by train communication. Let this new venture be explored.

श्री विजय कुमार खंडेलवाल (बेतूल): महोदय, आपने रेलवे बजट पर मेरी बात कहने के लिए जो समय मुझे दिया, उसके लिए मैं आपका आभारी हूं। मैं आपके माध्यम से रेलवे की कुछ समस्याओं की ओर ध्यान आकर्ति कराना चाहता हूं, विशेा तौर से मेरे संसदीय क्षेत्र बैतूल हरदा में ट्रेनों के स्टापेज के संबंध में कहना चाहता हूं।

दुनिया के बड़े उपक्रमों में से भारतीय रेलवे एक है। करीब एक करोड़ अस्सी लाख से ज्यादा लोग रोज सफर करते हैं। 7 हजार से ज्यादा स्टेशन्स हैं। इतना बड़ा प्रबन्धन दुनिया में कहीं नहीं है। देश की आजादी को करीब 60 साल होने जा रहे हैं, परंतु रेल लाइनों की बढ़ोत्री मुश्किल से 12 हजार किमी की हुयी है। रेलवे द्वारा जो सुविधाएं दी जा रही हैं, वे सिर्फ बड़े लोगों व बड़े शहरों के लिए ही हैं, परंतु ग्रामीण जनता को अभी भी पूरी तरह से रेलवे की सुविधा का लाभ नहीं मिल पा रहा है, क्योंकि देश की जनता करीब सत्तर से अस्सी प्रतिशत गांवों में रहती है। गरीब रथ चालू किए जाने की घोाणा पिछले वर्ा की गयी थी और इसे चालू भी किया गया, लेकिन उसका स्टापेज सिर्फ बड़े शहरों में होने के कारण इसका लाभ छोटे व गरीब लोगों को नहीं मिल पा रहा है।

मैं चर्चा को बहुत लंबा न करते हुए माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान कुछ बिंदुओं की ओर आकर्ति करना चाहूंगा। दूरदराज के रेल वे स्टेशनों पर प्लेटफार्म सुविधाएं जैसे शेड निर्माण, बुकस्टॉल, एसटीडी पीसीओ बूथ लगाया जाना तथा पीने का शुद्ध पानी, यात्रियों को ऐसी व्यवस्था मिले। टिकट बिक्री निजी एजेंसियों को दी जानी चाहिए, जिससे रेलवे स्टेशनों पर यात्रियों की बड़ी लाइन न लग सके और लोगों को शहर में ही आसानी से टिकट मिल सकें। प्रातः 6 बजे से रात्रि 8 बजे तक स्लीपर क्लास में यात्रा में छूट दी जानी चाहिए, इसके लिए कोई

पेनल्टी आदि यात्रियों से नहीं ली जानी चाहिए। जिससे यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या के साथ-साथ रेलवे की आय भी बढ़ेगी। पैसेंजर ट्रेनों का विस्तार एवं उनकी संख्या बढ़ायी जानी चाहिए, जो छोटे-छोटे स्टेशनों से यात्रा करने वाले ग्रामीणों के लिए सुविधाजनक होंगी।

महोदय, मैं अपने संसदीय क्षेत्र में रेल सुविधाओं के विस्तार की ओर आपका ध्यान आकर्ति करना चाहूंगा। मेरा संसदीय क्षेत्र दो रेल जोन मुबई व जबलपुर के अंतर्गत आता है और इसी प्रकार मेरे संसदीय क्षेत्र का हरदा जिला भोपाल मंडल में व बैतूल जिला नागपुर मंडल के अंतर्गत आता है। इनके अंतर्गत आने वाले स्टेशनों पर रेलवे स्टापेजों की सुविधाएं पर्याप्त नहीं हैं।

---

*The speech was laid on the Table.

मैं आपका ध्यान 2159/ 2160 नागपुर-जबलपुर-नागपुर एक्सप्रेस का बैतूल रेलवे स्टेशन पर स्टापेज बंद किए जाने के निर्णय पर पुनर्ि वचार हेतु आकर्ति करना चाहता हूं। मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत बैतूल रेलवे स्टेशन नागपुर इटारसी के बीच का प्रमुख रेलवे स्टेशन हैं और जिला मुख्यालय हैं। सप्ताह में तीन दिन चलने वाली नागपुर-जबलपुर-नागपुर एक्सप्रेस का स्टापेज जबलपुर से चलने के बाद इटारसी-आमला-पाण्डुर्ना-नरखेड़-काटोल में स्टापेज दिए गए हैं एवं इसी प्रकार नागपुर से जबलपुर जाते समय काटोल-नरखेड़-पाण्डुर्ना-अमला एवं इटारसी में स्टापेज हैं, किन्तु अब बैतूल जो कि जिला मुख्यालय है यहां इस ट्रेन का स्टापेज बंद कर दिया गया है, जबकि छोटे-छोटे रेलवे स्टेशनों पर स्टापेज यथावत रखा गया है। जिला मुख्यालय के स्टापेज को बंद कर छोटे रेलवे स्टेशनों पर स्टापेज दिए जाने से जिले की जनता में इसे लेकर काफी आक्रोश है।

इस ट्रेन से बैतूल रेलवे स्टेशन से काफी संख्या में यात्री जबलपुर हाईकोर्ट एवं अन्य कार्यों से जाते हैं तथा नागपुर शहर जो मेडिकल सुविधाओं के लिए काफी अच्छा है, इलाज हेतु काफी संख्या में लोग बैतूल से नागपुर जाते हैं। यह ट्रेन जबलपुर से नागपुर जाते समय रात्रि 8.50 पर जबलपुर से निकलती है तथा इटारसी-बैतूल होते हुए प्रातः 6.15 पर नागपुर पहुंचती है, इससे बैतूल के यात्री प्रातः नागपुर पहुंचकर दिनभर अपना इलाज आदि कराकर रात्रि में इसी ट्रेन से वापस बैतूल आ जाते हैं। इसी प्रकार नागपुर से जबलपुर जाते समय यह ट्रेन सायं 21.15 बजे नागपुर से चलकर बैतूल-इटारसी होते हुए जबलपुर प्रातः 6.30 बजे पहुंचती है। नागपुर से बैतूल के लिए आने वाले तथा बैतूल से जबलपुर के लिए जाने वाले यात्रियों के लिए काफी सुविधायुक्त ट्रेन है, किंतु इस ट्रेन का स्टापेज बैतूल रेलवे स्टेशन पर बंद किए जाने से यात्रियों को काफी असुविधा हो रही है। अतः मेरा आपसे अनुरोध है कि जनहित में 2159/ 2160 नागपुर-जबलपुर-नागपुर एक्सप्रेस के बैतूल रेलवे स्टेशन पर स्टापेज को बंद किए जाने के निर्णय पर पुनर्विचार कर इसे यथावत रखा जाए जिससे कि यहां के यात्रियों को सुविधा प्राप्त हो सके। साथ् ही इसका स्टापेज घोड़ाडोंगरी, मुलताई में भी किया जाए।

घोड़ाडोंगरी रेलवे स्टेशन के संबंध में मैं कहना चाहता हूं कि इस स्टेशन से 17 से 18 किमी की दूरी पर सारनी में मध्य प्रदेश् ि वद्युत मण्डल का संयंत्र बिजली प्रदाय करने के लिए लगा हुआ है और पाथाखेड़ा में कोयले की खदाने हैं, जिसमें यूपी और बिहार के काफी लोग कार्यरत हैं। यहां पर नागपुर-जबलपुर-नागपुर ट्रेन का स्टापेज दिया जाना चाहिए क्योंकि मध्य प्रदेश विद्युत मंडल का मुख्यालय जबलपुर में है, जहां पर लोग बड़ी संख्या में जाते हैं। जयपुर एक्सप्रेस जो सप्ताह के दिनों में जयपुर से अलग-अलग स्थानों तक जयपुर से चेन्नई, जयपुर से बैंगलोर तथा जयपुर से बिलासपुर जाती है, उसका स्टापेज दिया जाए। मुलताई रेलवे स्टेशनः - नागपुर-जबलपुर-नागपुर एक्सप्रैस; जयपुर एक्सप्रैस। आमला रेलवे स्टेशनः- जयपुर एक्सप्रैस।

महोदय, जयन्ती जनता एक्सप्रेस का स्टापेज दिया जाए। इसके अतिरक्त भोपाल से नागपुर एवं नागपुर से भेपाल के लिए प्रतिदिन इंटरसिटी एक्सप्रेस चलाई जाए। इस क्षेत्र का अधिकांश यातायात व व्यापार भोपाल और नागपुर है।

महोदय, पूर्व में भोपाल-बिलासपुर-भोपाल महानदी एक्सप्रेस सप्ताह के तीन दिन भोपाल से बैतूल-नागपुर होकर बिलासपुर तक चलती थी जो रात्रि लगभग 8 बज बैतूल पहंचती थी तथा बिलासपुर से नागपुर - बैतूल होकर भोपाल जाते समय प्रातः 6.30 बजे बैतूल पहुंचती थी को बंद किए जाने से नागपुर, काटोल, पांढुरना, मुलताई, बैतूल के लोगों को काफी परेशानियों का सामना करना पड़ रहा है। अतः

इसे पूर्वानुसार सप्ताह के तीन दिन भोपाल से बैतूल होकर बिलासपुर तथा बिलासपुर से बैतूल होकर भोपाल तक चलाए जाना चाहिए। यदि यह संभव न हो तो बिलासपुर से सुबह एक पैसेंजर ट्रेन नागपुर तक आती है जो रात तक वहीं खड़ी रहती है, उसे बैतूल तक बढ़ाया जाए।

बैतूल जिला मुख्यालय है। यहां पर उपरोक्त के अलावा नीचे बताई गई ट्रेनों का स्टापेज दिया जाना उचित होगा- 6687/6688 बैंगलोर जम्मूतवी नवयुग एक्सप्रेस, 6317/6318 हिमसागर एक्सप्रेस।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत हरदा जिला भोपाल रेलमंडल के अन्तर्गत आता है। पश्चिम मध्य रेल के भोपाल मण्डल के अंतर्गत मेरे संसदीय क्षेत्र की तीन प्रमुख रेलवे स्टेशन टिमरनी, हरदा एवं खिरकिया आते हैं।

हरदा जिला मुख्यालय है तथा इटारसी-मुम्बई प्रमुख रेलवे ट्रेक पर स्थित होने से यहां से अनेकों ट्रेन निकलती हैं। हरदा नगर के मध्य रेलवे फाटक है, जिसको राट्रीय राजमार्ग क्रमांक 59 (ए) एवं खण्डवा-होशंगाबाद मार्ग क्रास करता है तथा इन मार्गों पर वाहनों का आना-जाना काफी अधिक मात्रा में है। इटारसी-मुम्बई के इस प्रमुख रेलवे ट्रेक से गाड़ियों के आने जाने से यह रेलवे फाटक अधिकांश समय बंद रहता है, जिससे इस फाटक को क्रास कर आने-जाने वाले वाहनों की काफी लम्बी कतार लग जाती है, जिससे आम नागरिकों को काफी असुविधाओं का सामना करना पड़तफ। अतः इस रेलवे फाटक पर ओवर ब्रिज बनाए जाने हेतु कार्यवाही की जाए।

हरदा रेलवे स्टेशन से काफी अधिक संख्या में लोग यात्रा करते हैं। यहां के लोगों की मांग है कि इस रेलवे स्टेशन पर 2715/2716 अमृतसर-नांदेड़ सचखण्ड एक्सप्रेस, 5217/5218 5219/5220 पवन एक्सप्रेस, 1031/1032 एवं 1033/1034 ज्ञानगंगा एक्सप्रेस को स्टापेज दिया जाए, जिससे इस रेलवे स्टेशन से यात्रा करने वाले यात्रियों को सुविधा प्राप्त हो सके।

खिरकिया हरदा जिले का प्रमुख व्यापारिक केन्द्र है तथा खिरकिया रेलवे स्टेशन पर खिरकिया एवं आसपास के क्षेत्र की काफी जनता आश्रित है। इस रेलवे स्टेशन पर 9045/9046, 9047/9048 ताप्ती गंगा एक्सप्रेस, 5217/5218, 5219/5220 पवन एक्सप्रेस तथा झेलम एक्सप्रेस का स्टापेज जनहित में आवश्यक है।

काफी संख्या में लोग छोटे-छोटे स्टेशनों तक यात्रा करते हैं। अतः लोगों की मांग है कि बीड़-खण्डवा पेसेन्जर को इटारसी तक बढ़ा दिया जाए, जिससे छोटे स्टेशनों पर यात्रा करने वाले यात्रियों को सुविधा हो सके। साथ ही इटारसी-चोपन-भुसावल पेसेन्जर में बोगियों की संख्या बढ़ाई जाए जिससे छोटे-छोटे स्टेशनों पर यात्रा करने वाले लोगों को सुविधा प्राप्त हो सके।

टिमरनी रेलवे स्टेशन पर ताप्ती गंगा एवं पवन एक्सप्रेस के स्टापेज की मांग यहां के लोगों द्वारा काफी लम्बे समय से की जा रही है, किन्तु अभी तक इस संबंध में कोई कार्यवाही नहीं हुई है। क्षेत्र के लोगों को सुविधा की दृटि से इन गाड़ियों के स्टापेज दिए जाने हेतु कार्य वाही की जाए।

इसके अतिरिक्त इटारसी-भुसावल लाइन पर जयपुर एवं जोधपुर के लिए रेल नहीं चलती है। अतः जोधपुर-जयपुर पैसेंजर को भुसा वल-जोधपुर वाया भोपाल चलाए जाने से हरदा जिले के लोगों को जयपुर-जोधपुर आवागमन में काफी सुविधा होगी।

SHRI K.C. PALANISAMY (KARUR) : Hon. Deputy Speaker, Sir, I thank the Chair for giving me an opportunity to speak on the Railway Budget for the year 2007-08. Hon. Minister for Railways, Shri Lalu Prasad, and Hon. Minister of State for Railways, Shri R. Velu, are doing a commendable job by way of

ensuring exemplary skills to take forward the Railways on first track to success. That is the reason why they have presented a very successful Budget consecutively for the third year now.

At the outset, I would like to thank the people of my Karur Parliamentary Constituency who have elected me on my being presented to them as their candidate by the leader of the Tamils and the Chief Minister of Tamil Nadu Dr. Kalaignar Karunanidhi, who has assumed the office for the fifth time. I would like to heartly appreciate the Railway Budget for this year in the same way as our leader has welcomed it. He has pointed out that this Railway Budget is people-centric, people-oriented and linking people. Increasing travel facility and increasing Railway revenue are like the two tracks on which traverses the rail called efficient administration. Hon. Lalu Prasad Yadav is the achiever behind this success. I hail from the Dravidian Movement that has dedicated itself to social justice. It is fully justified that I pay a rich tribute to Shri Lalu an emerging champion for the cause of social justice in India today. It is my bounden duty to congratulate him on behalf of our leader Dr. Kalaignar Karunanidhi.

Some leaders have even gone to the extent of saying that the profit earned by the Railways could have been spent on additional coaches and rolling stocks. But, Laluji believed that he would do that and at the same time bring down the railway fare while enhancing the railway earnings. He has his own way of approach to economy. He adopts his own economic strategy to ensure smooth functioning of Railways with unprecedented operational efficiency. I would like

---

*English translation of the speech originally delivered in Tamil

to point out that the Railway Budget is bound to have its salutary effect on the economy of the nation. He has reduced by 5 per cent the freight charges on diesel and petrol. He has also announced 6 per cent reduction in moving as freight iron ores and limestone. He has also announced taking away 10 per cent surcharge on the freight charges levied on iron ores. This would help the transport sector, the cement industry, construction industry that rely on steel and machines and equipment manufacturing industry that rely on iron and steel. This would only contribute to domestic production in the country.

Enhancing travel facilities, increasing railway services, adding on to the number of trains operated, increasing further the number of coaches in the popular trains, going in for cushioned seats in second-class general compartments and introducing fully AC '*garib raths*' for poor railway passengers, are all steps in the right direction to attract more passengers towards the railways. Recently, the '*garib rath*' train between Chennai and New Delhi was flagged off by the Hon. Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Kalaignar Karunanidhi. At the inaugural function held at Chennai Central Station, our Chief Minister was appreciating in laudatory terms the humanism, welfare oriented mind and the administrative acumen of our Hon. Railway Minister Shri Laluji. An administrative wizard appreciating another able administrator is not so uncommon but it is not that easy. Whereas our leader Dr. Kalaignar Karunanidhi who by nature is simple and affable always appreciates those who appeal to the poor and work for them.

In the last two years, the passenger fares were not raised, whereas this year going a step further, the railway fares have been sought to be reduced. Every passenger would have the benefit of the fare reduction ranging from rupee one to forty nine rupees. About eight hundred additional

coaches are being attached to the popular trains to attract more passengers and to fetch additional revenue. With an annual plan outlay of 31 thousand crores of rupees, a pre-dividend cash reserve of rupees 14700 crores was earned by the Railways last year. And this year, it has gone up to 20 thousand crores of rupees. People happily look at this performance, of course, wonder struck. The reason for this resounding success is an ensuring better services and efficient management.

Even ordinary coaches that are run as unreserved compartments shall henceforth have cushioned seats is a commendable announcement. This shows the gesture on the part of the Railway Minister who chooses to respect the self-respect of the poor. As one who come from the self-respect movement, I welcome this change for the better.

On a day prior to his submitting this year's Railway Budget, Shri Lalu said that a good Budget can be expected from him. He did what he said. Hence, I would like to congratulate him on behalf of Dravida Munnetra Kazhagam. He claimed that his Railway Budget for this year would try to address all the sections of the society, he also said that draw backs if any, could be pointed out to him so that he may make possible efforts to rectify them. So, at this juncture, I would like to place a request that container handling depots may be set up near the railway stations in Tamil Nadu. Towns and cities that have industrial growth like Karur, Coimbatore, Tirupur, Salem, Madurai, Tiruchi, Chennai in Tamil Nadu may have this container handling depots near their junctions and main railway stations. This is my plea before the Hon. Railway Minister to give a pep to the industrial growth in Tamil Nadu.

Of the new trains that are being introduced this year, five of them goes to Tamil Nadu. I welcome this. At the same time, it would be better to go in for a commercial feasibility study to run a day train touching Karu, Salem and Tirupur which would benefit the labour class and freight movement. On the similar lines of the 'Shatabdi Express', a super fast day train may be introduced between Karur and Chennai. Our Railway Minister has announced that special coaches would be provided to enable agricultural goods like milk and vegetable are transported in trains. I would urge upon the Railway Minister to extend this facility to knitting industry and handloom sector also. The Railway Minister may also go for opening handloom sales counters in the running trains. I would like to suggest this because I come from a Dravidian party whose leaders have carried on their shoulders handloom cloth to promote the lot of the handloom weavers. There is an announcement that there will be 40 per cent of rebate on freight charges based on incremental loading. I would like to urge upon the Railway Minister to extend this to textile sector or at least the handloom goods without any pre-condition.

With the advent of advancement in information technology, advanced railway reservation is being taken to other places other than railway stations through internet. Now, railway reservations can be made even at petrol pumps. This only shows that Railways are efficiently making use of the spurt in information technology under the dynamic leadership of our Union Minister for IT and Communication, we are making in roads in IT sector, I wish to impress upon the Railway administration to make the best use of IT revolution in the country to increase its service and to generate more jobs. Welcoming and extending my support to this year's Railway Budget on behalf of DMK and the people of Tamil Nadu, let me conclude.

PROF. BASUDEB BARMAN (MATHURAPUR): Hon'ble Deputy Speaker Sir, I like to draw the attention of the House to the plight of the people of the Sundarbans (District: North 24 Parganas and South 24 Parganas) of West Bengal, a good part of which falls in my Parliamentary Constituency 16 Mathurapur (SC), where people are suffering due to non-availability of the required Railway Service facility. Thousands of people daily commute to various parts of the State of West Bengal daily, taking recourse to the helpf of train-travel through Sealdah Railway Station. I request for extension of railway network facilities for ;

(i) Joynagar to Raidighi, (ii) Canning to Jamtala, (iii) Joynagar to Dhamakhali, and (iv) Park Circus to Dhamakhali, and laying of double lines in the Baruipur _ Diamond Harbour Section (of which Baruipur _ Magrahat sub-section requires immediate attention for starting the work of doubling the tracks) and Baruipur-Lakshkantapur – Kakdwip-Namkhana Section. I may say that due to heavy congestion in the compartments of the EMUs running on single tracks, people have to suffer under inhuman conditions while traveling; I myself have the same experience when I sometimes use the trains to reach different parts of my Constituency.

I would request the Hon'ble Railway Minister, through you, Sir, to send some of his senior officials to travel by any of these trains, without disclosing their identify, especially during peak hours, to check whether what I have stated are facts or not, and also to initiate necessary action.

---

* The speech was laid on the Table

SHRI BRAHMANANDA PANDA (JAGATSINGHPUR): Hon. Deputy-Speaker, Sir, I express my gratitude to you for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget 2007-08 in this august House.

Hon. Minister of Railways in his Budget Speech described himself as an *Avatara* of Lord Krishna and his 14 lakh employees as his sole supporters who helped him to lift the Mount Govardhan of the Indian Railways. I would like to say in this context that if he were Lord Krishna, he would have showered his unconditional love equally on all underdeveloped and backward States. Unfortunately, I find that no special attention and priority has been given so far as the State of Orissa is concerned.

While we all cry in this august House to uplift the poor, Dalits, Scheduled Castes and Scheduled Tribes, the same remained merely a political slogan. As you know, my State is dominated by Scheduled Castes and Scheduled Tribes. About 47.13 per cent people live below the poverty line in the State of Orissa. In such circumstances, though the Railway Budget has been claimed by the Railway Minister as meant for the *aam aadmi,* in reality the interests of Dalits, Scheduled Castes and Scheduled Tribes have not been looked into in this Railway Budget.

Orissa is a State which is rich in vast natural resources, excellent sea beaches, a beautiful lake like Chillika, and important tourist spots like Konark, Puri, Lingaraj Temple, etc. Steps like covering wooden berths with cushions, increasing unreserved coaches, facilitating travel of senior citizens and women in trains etc., are laudable but, in my opinion, these are on eyewash to show off to the people without really taking care of the interests of the *aam aadmi.*

Hon. Members would agree with me that the safety and security in the Indian Railways are of prime concern. The recent series of bomb blasts and the casualties of passengers demand a strong, well-equipped and modernized security set-up on the platforms as well as on trains. It is a pity to note that the funds meant for safety and security in Indian Railways have been underutilized and remained unspent in some cases. [KMR50]

18.00 hrs.

I hope the hon'ble Railway Minister would look into this grave issue and take appropriate steps. Similarly, cleanliness aspect has also not been given priority. If we enter a railway platform and enter inside a toilet in that platform, we witness a dirty and nasty atmosphere which shows that in reality the Railways has not yet achieved the objective of giving proper amenities to the common man of this country.

Sir, the East Coast Railway with its vast cargo carrying potential contributes a sizeable amount as a way of profit to the Railway Department. It is quite shocking that no satisfactory allocation was made for the development of requisite infrastructure in these areas. The meager allocation to the State of Orissa by Railways for 2007-08 is quite disappointing from Orissa's point of view.

As you know, during the previous year, only a sum of Rs.650 crore was allocated by the Railway Department but it is shocking to know that during this year, a sum of Rs.606 crore has been allocated which shows that a step-motherly attitude has been deliberately shown towards the State of Orissa without taking into consideration the industrial revolution which is now initiated under the leadership of our present Hon'ble Chief Minister, Shri Naveen Patnaik *ji.* Hon. Chief Minister of Orissa has requested for Rs.880 crore for the completion of State-based projects but the Budget has earmarked only Rs.606 crore, which is Rs.49 crore less than the previous year's allocation. This shows that Orissa's interest has not been safeguarded though the Railway Minister is our close neighbour and the expectations from him are really sky high in view of our social, cultural, spiritual and political relationships with the State of Bihar. In this regard, after the presentation of the Railway Budget, the Hon'ble Chief Minister of Orissa has also requested the Hon'ble Railway Minister to reconsider his demand and said that the Railway Budget is disappointing as no priority was given by the Railway Minister for the development of infrastructure in the State of Orissa.

18.02 hrs. (Shri Varkala Radhakrishnan *in the Chair)*

Sir, on-going projects have not yet been completed though started way back in 1992-93. Even after one and a half decades have already been elapsed, the reason for non-completion is best known to the Railway Department. No priority or no special attention was given for completion of those on-going projects as a result of which the development of the State has been stalled.

In this regard, I would like to state that since 2002-03, the State is undergoing a positive change towards industrialization as a large number of multinational companies are signing MoUs with the State Government for setting up of steel and aluminium plants. With the leading entrepreneurs like POSCO, ESSAR, TATA, JINDAL, BHUSAN, MITTAL expressing their willingness to exploit Orissa's resources, it is quite obvious that the freight and passenger traffic to Orissa will increase manifold. Keeping in view the increase in demand for the flow of freight to and from Orissa, the Budget could have allocated more funds than last year's.

All the Hon'ble Members from Orissa under the leadership of Shri Braja Kishore Tripathy have submitted a memorandum for the allocation of Rs.1,500 crore for the development of Railways in the State of Orissa. It was also not even given due consideration. In this context, I would not like to waste the time of the House. I would like to highlight a few points mentioned in the representation which was given by the State of Orissa - for opening of a new Division, the Ministry of Railways is requested to either to extend the jurisdiction of Sambalpur Division, to include Jharsuguda-Barsuan-Kiriburu, Rourkela-Nuagaon, Jharsuguda-Himgiri or to create a new Division with the headquarters at Roukela or Jharsuguda with jurisdiction as mentioned above under the East Coast Railways. Likewise, the jurisdiction of East Coast Railway may be extended to include Banspani to Padapahar section and Bhadrak-Laxmannath Road section in Khurda Road Division.

In this regard, I would like to highlight the profiles of a few projects with name of the project and the year of its sanction. Lanjigarh Road-Junagarh was sanctioned in 1993-94; Khurda Road-Bolangir was sanctioned in 1994-95; Haridaspur-Paradeep was sanctioned in 1996-97; Rupsa-Bangiriposi Gauge Conversion was sanctioned in 1995-96; Nuapada-Gunapur Gauge Conversion was sanctioned in 1997-98 and Angul-Dubri-Sukinda Raod was sanctioned in 1997-98. There is also Daitari-Banspani Rail Link Project running for 155 kms. In the case of this project, the Ministry of Railways had indicated for completion of the project by October 2006. however, the work is still in progress. The section from Banspani to Keonjhar has been commissioned. Track linking is in progress since formation.

MR. CHAIRMAN : You can lay your speech on the Table of the House.

SHRI BRAHMANANDA PANDA : There are projects like Lanjigarh Road-Junagarh, running for 56 kms. and Khurda Raod-Bolangir running for 289 kms.; for these, adequate funds have not been allocated.

MR. CHAIRMAN: Please conclude.

SHRI BRAHMANANDA PANDA : Similarly, Haridaspur-Paradeep project is there; in view of the commissioning of a large number of steel plants in Dubri complex as well as MoUs entered by the Government of Orissa with POSCO and Mittal, it is essential that this rail link is commissioned as early as possible.

MR. CHAIRMAN: With great difficulty, you are reading out your speech. You can as well lay it on the Table of the House.

SHRI BRAHMANANDA PANDA : The projects – Angul-Dubri-Sukinda Road and Talcher-Bimlagarh – have not been completed yet; I request that some special attention may be given to them by the Ministry of Railways so that more funds are allocated for completion of these projects.

With regard to gauge conversion, we have Rupsa-Bangriposi and Nuapada-Gunapur projects.

I will conclude my speech in a few minutes. I am the only Member authorized to speak from my Party, the Biju Janata Dal. As you know, Biju Janata Dal is a regional Party. It is named after the great international hero, Biju Patnaik. Lord Jagannath preached the real theme of national integrity and He stands for the cause of the common people of this country. The real theme of socialism and communism starts from my holy land of Lord Jagannath.

In the case of doubling and electrification, some allocation has been made in Haridaspur-Paradeep section. We have some proposals for new doubling in sections Daitari-Banspani, Talcher-Sambalpur, Haridaspur-Paradeep, etc. I have already highlighted many of them. With regard to electrification, I request the Ministry of Railways to sanction Daitari-Banspani, Haridaspur-Paradeep and Talcher-Sambalpur-Jharsuguda Projects.

As you know, Konark is one of the wonders of the world. Puri is also equally important from the point of view of tourist attraction. We have also placed our demand that Satpada should be connected with railway link, as Chilka lake is an excellent tourist spot. [MSOffice51]

It is one of the beautiful lakes of the world. According to my opinion and to the opinion of the Railway Minister all these demands, Jaleswar-Digha, Rupsa-Bangruposi to Gorumahisani, Badampahar to Keonjhar, Berhampur to Phulabani, are genuine demands. Sanction for surveys for Sambalpur–Berhampur *via* Birmaharajpur, Bolangir-Nawapara, Banspani-Bimlagarh and Jajpur Keonjhar, have been requested. With regard to passenger amenities we have requested for introduction of pantry car and introduction of new trains. We demanded 13 new trains and only two trains have been given. The Garib Rath should run from Orissa, Bhubaneswar to Delhi, so as to connect the Capital of India. Instead of Ranchi it should have been extended up to Delhi.

Superfast trains from Sambalpur to Alahabad, Bhubaneswar to Kanyakumari and Thiruveli to Puri… (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : You can lay it on the Table of the House.

SHRI BRAHMANANDA PANDA : I would like to conclude by saying that the second bridge over river Mahanadi is a long-pending project. Connectivity is more important. As you know, Sir, Paradip Port is the deepest port of India. Unless railway connectivity is there, all round development of the Port cannot be achieved. You will be happy to know that our State Government has entered into understanding with different Ports like Gopalpur, Dhamra which are to be connected with the railway link. That apart, my humble submission in this House is, that introduction of rail bus is very important. Rail bus should be introduced in different parts of the State including in my constituency that is from Cuttack to Paradip.

I would like to highlight that the Railway Ministry has deliberately shown step-motherly attitude towards Orissa.… (*Interruptions*)My Leader Shri Tripathy has demanded Rs.1500 crore.… (*Interruptions*) Our Hon'ble Chief Minister is now on the verge of bringing industrial revolution in the State. A number of steel plants and universities like Vedanta, Ravi Shankar are coming up in the State of Orissa. Taking all these aspects in view, I would like to urge upon the Railway Ministry that special attention should be given to the State of Orissa. If the Government actually wants to find happiness, wants that all the citizens of the country should laugh, should enjoy the privileges and amenities equity and parity should be the highest considerations. … (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please conclude.

… (*Interruptions*)

SHRI BRAHMANANDA PANDA : The Government should find out the reality. How the adivasis, dalits and Scheduled Castes in Orissa are tortured because no special grant has been allocated by the Railway Ministry. The Finance Ministry was… (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record.

(Interruptions) *

SHRI BRAHMANANDA PANDA : I hope that the Railway Ministry will give special attention and provide special package to the State of Orissa. I extend my hearty thanks for giving me an opportunity to speak a few lines on Railway Budget.

MR. CHAIRMAN: If Members will cooperate, we can finish it today. Otherwise, as per the list, we will have to sit till early hours of the next day.

SHRI BRAJA KISHORE TRIPATHY (PURI): In the Business Advisory Committee, 12 hours were allotted to this discussion.

MR. CHAIRMAN: Members who have written speeches can place them on the Table so that we can save time. It is as good as making an oral statement here. All the views can be recorded by giving them in writing and by this we can save time also. It is as good as making a statement on the floor of the House[R52].

*Not recorded

श्री भँवर सिंह डांगावास (नागौर) : महोदय, इस वर्ा के रेल बजट पर मैं अपने विचार प्रेाित कर रहा हूं: ज्यों-ज्यों समय बीतता है, त्यों-त्यों हर परियोजना महंगी होती जाती है। उसका सही कारण यह है कि महंगाई दिन पर दिन बढ़ती जा रही है। जितना भी सामान उस परियोजना में लगता है, वह भी महंगा होता जाता है। बहुत समय व्यतीत करने के बाद लगभग तीन साल तक मेरे आग्रह पर रेल मंत्री महोदय ने इस बजट में डेगाना-रतनगढ़ व सादूलपुर लाइन को गेज परिवर्तित करने का आपने प्रावधान रखा है। उसके लिए मैं रेल मंत्री जी को धन्य वाद अर्पित करता हूं।

एक परियोजना जिसका मैं उल्लेख कर रहा हूं--वह मेडताशहर (नागौर जिला) से पुकर अजमेर तक नई लाइन बिछाने की स्वीकृति के बारे में है। इस लाइन के जुड़ने से पश्चिमी व उत्तरी राजस्थान, भारत के दक्षिणी व पश्चिमी भाग से जुड़ जाएगा जिससे यात्रियों की यात्रा दूरी व किराया कम हो जायेगा व माल ढुलाई में भी दूरी व माल ढुलाई राशि में कमी आएगी। अभी पश्चिमी व उत्तरी राजस्थान से अजमेर आने के लिए या तो मारवाड़ जंक्शन (जिला पाली) या फुलेरा (जिला जयपुर) चक्कर लगाकर आना पड़ता है।

अजमेर पुकर दोनों ही विश्वविख्यात मुसलमान, हिन्दू व अन्य वर्गों के तीर्थ स्थान हैं। वर्ा भर यात्री इन धार्मिक स्थानों पर आते रहते हैं। इस परियोजना का सर्वेक्षण आजादी से पूर्व, ब्रिटिश राज में शुरू हुआ था। तब से कई बार सर्वेक्षण हुआ है। वर्ा 2005-06 में इस परियोजना का अद्यतन सर्वेक्षण हो चुका है। इसके बाद वर्ा 2006-07 व 2007-08 के बजटों में इस परियोजना का कोई उल्लेख नहीं है। इस पर इतने वर्ा सर्वेक्षण कर लाखों रुपये खर्च कर इस परियोजना को भूल जाने से अधिक दुखद घटना नहीं हो सकती।

मेरा आग्रह है कि इस परियोजना को इसी वर्ा प्रारंभ किया जाये। यह भारतीय रेल व भारत के जनमानस के हित में होगा।

*The speech was laid on the Table.

SHRI B. MAHTAB (CUTTACK) : Sir, some may like to describe Railway Minister's fourth budget presented in this House as populist but it is actually a combination of populism and pragmatism. The most remarkable feature of the budget is that taking advantage of a booming economy, the Railways

could squeeze out much more revenue from all sources. The buoyancy in earnings allowed the Railways to cut passenger fares, though marginally, and present a common man-friendly budget. The Minister has tried to win back passengers from cheaper airlines and freight from road transport by offering discounts in off-peak seasons. Railways has truly risen to the occasion to fight competition, an unusual exercise from a monolithic organisation like the Indian Railways. The 5 percent education in freight rates for petrol and diesel, if passed on to the consumer, will see a reduction in their prices. Surely, there is an effort to make this gigantic organisation change with the new business dynamics. But at the same time the Minister must address the larger issue of gradual reduction in cross subsidization of freight to passenger traffic. According to a study, the Railways' current revenue mix is 30:70 between passenger and freight. **It** takes 60 percent of the traffic to generate 30 percent of the revenue while freight is only 40 percent of the traffic generating 70 percent of the revenue. Yet there is 2 to 8 percent cut in the passenger fares across the board. Freight rates have remained untouched. Women above 45 and senior citizens will have a priority in lower berth allotment. Commendably, there will be special coaches for the physically challenged with cushioned seats and toilets. Milkmen, vegetable vendors and small traders will also have special carriages. It will set up 300 New model stations. Some stations will have CCTV sets. TTEs will be provided with Palmtops. No wonder, the Railways is set to earn a profit before dividend of RS.20 thousand crore during the current fiscal. This is the same Railways that had defaulted on dividend

---

*The speech was laid on the Table.

payment and had a fund balance of only RS.359 crore in 2001 against the current figure of RS.16 thousand crore.

Recently, I came to know that the average passenger fare per kilometer in India is less than half of that in China. Eight more Garib Raths are on the way apart from 32 new trains, some double-decker trains.

Despite commendable progress on expansion, the Railways has often been hijacked by the vested interests. What is the position of existing infrastructure? Isn't it woefully inadequate to carry the additional burden? This is the main reason for unusual delays in the running of trains as harried passengers suffer silently. The proposed construction of the RS.30 thousand crore dedicated freight corridor will ease the congestion to some extent but by the time it comes up, growing traffic might again become unmanageable. The Railways should look far ahead instead of just responding to existing problems.

Indian Railways is perhaps the largest railway network under a single management in the world. It has a route kilometrage of nearly 63,465 kms, an operating fleet of 4,97,831 wagons, 48 thousand 263 coaching vehicles and 7910 locomotives. During 2004-05, on an average 16,021 trains including 9556 passenger carrying trains, were run daily. Nearly 15 million passengers were booked

daily and 626 million tones of freight was loaded during the year. Now, with passenger traffic and freight has increased manifold. With such a massive utilization of assets, safety is of paramount importance for operational efficiency.

Coming in the backdrop of the recent blasts in the Samjhauta Express, this years budget was expected to lay emphasis on passenger safety. The threat to security emanates not only just from terrorists, but also from ordinary criminals who board trains, harass passengers, occupy seats unauthorisedly and try to molest women. Many railway mishaps can also be easily blamed on staff negligence and indifference. What the Railways plans to do is not enough. We are all aware that safety is an inherent element underlying all planned modernisation and technological upgradation on Indian Railways. The aim is to improve safety through better man machine interaction, easier operating system and reducing the need for human dependence in. maintenance and operation.

The track forms the backbone of railways transportation system and therefore needs to be maintained in a safe and fit condition. It is therefore, essential to carry out not only the track maintenance operations, but also to renew the track as and when it becomes due for renewal. A no lapsable fund, was created on the recommendation of the Railway Safety Review Committee. RS.17 thousand crore has been set up by the Government from October 1, 2001. Seven years after, there is still no tangible difference. Trains continue to crash into each other, and in a unique case this year, a bridge collapsed on a train. Gross negligence on the part of Railway authorities has resulted in the death of some 40 people in this man-made accident. The bridge at Bhagalpur, Bihar was abandoned four years ago because it was crumbling. Yet Railways authorities did not take measures to prevent the accident from happening. Railway bridges are an important part of its vast Network. According to the Standing Committee Report, the Network consists of some 12 thousand bridges. However, hundreds of these are in urgent need of repair. At least 44 percent of the bridges are over a hundred years old. But allocated money is not being used. In 2005-06 Railways had asked for RS.761 crore but later scaled it down to Rs.488 crore. This is not shortage of funds that is behind the sorry state of bridges. I may mention here that the poor Indian Railways passenger has been shelling out extra money in the form of a surcharge on every ticket that he or she is buying. The safety surcharge, which goes upto RS.5 thousand crore or more should have enabled Indian Railways to speed up its programmed inputs for enhanced safety. Should have started its relentless drive to eliminate human error. Almost six years after the setting up of the Special Railway Safety Fund (SRSF) and four years after the Indian Railways' Corporate Safety Plan's unveiling, it is time to review safety performance against the targets set and investment made or were proposed during these years and how many collisions, derailment and level crossing gate accidents have occurred.

The Bomb blast on the Delhi-Attari Samjhauta Express are chilling reminders that plugging the security gaps in our transportation systems is one of the most challenging tasks ahead. Investigators have recovered suitcases intact at the site that contained improvised explosive devices and plastic bottles of kerosene and petrol mixed with strips of cloth, probably to prolong the blaze. The lack of security that led to terror strike is too serious to be glossed. over and its time to wonder if rail security is being shortchanged because of the emphasis elsewhere on airline security. Unfortunately, the sprawling nature of road, rail and subway services makes them very difficult to protect. Terrorists use the numerous entrances and multiple tracks of busy railway, melt in the crowd

and spread mayhem. This happened in Assam, in Mumbai and in Samjhauta Express. It is high time to start testing new anti-terror tools. Instead of screening technology, a better bet perhaps would be to install more walk through machines that detect explosives, bomb-resistant trash-cans, and random searches by sniffer dogs.

Priority also be given to modernisation of the Railway Protection Force. We were told that after the bomb blast in Mumbai sub-urban trains and stations, the Railway Ministry had decided to strengthen its security forces. The steps included replacement of conventional .303 rifles with sophisticated Insas rifles, which is akin to AK-47. It was also decided to install surveillance cameras and X-ray scanner and would deploy dog squads in major stations. But we do not get any information about the steps taken in this regard from the written speech of Railway Minister.

There is a Union of International Confederation of Railways which has its headquarters in Paris. They are also worried about the increased terrorist activities in railways. Recently, if I am not wrong, our Railway Protection Force organised an international meet on "Terrorism and how to tackle it." What inputs did you get? Yes, Railway Act been amended and RPF been empowered to check minor offences, but the major shortcoming is that RPF does not have power to check or detect crimes under the IPC. Would the Government take a decision soon?

We were also told that more than 12 thousand constable posts are vacant and in the present pace of recruitment, another 10 thousand constable posts would become vacant by December 2008. Unless RPF is modernised and adequate staffs are in place, how do you expect safety of commuters?

Train hygiene, unless given a radical thrust will weaken India's emphasis on qualitatively improving its infrastructure services. People are willing to pay more for more reliable and better services. Minister should concentrate on improving security and service quality. A remarkable job been done in transforming the Railways into a profit making enterprise. Now he must pay attention to a far more important and challenging task and that is safety of passengers.

Now I come to specifics relating to my State Orissa since 2002-03, the State is undergoing a positive change in industrialisation. With large number of industries coming up, it is expected that by 2016 the additional generation of traffic shall be 200 million tons. Railways has sanctioned 6 New BG rail links, eleven doublings and two gauge conversions. But with changing scenario there is a need for heavy requirement for completion of the sanctioned projects as well as sanction of New lines. My demand is,all sanctioned projects should be completed in five years. I would also demand to extend the jurisdiction of Sambalpur division to include Jharsuguda-Barsuan-Kiriburu, Rourkela-Nuagaon and Jharsuguda-Himgiri. The jurisdiction of East-Coast Railway should be extended to include Bansapani to Padapahar section and Bhadrak-Laxman Nath Road section in Khurda Road Division. I am thankful to the Minister for sanctioning sufficient amount for the construction of second bridge over river Mahanadi, Kathjodi and Kuakhai. My requests would be to complete the construction in a time bound manner.

The survey report of Talcher-Gopalpur Broad gauge Rail link has already been submitted to the Ministry of Railways and it has indicated a favourable rate of return. The recent thrust of industrialisation with setting up of steel, power and Aluminum plants there is a requirement of a

dedicated Railway link between Talcher to Gopalpur for export and import of raw materials and finished products. Moreover Gopalpur port is being developed to an all weather port. I would urge upon the Government to accord sanction to this new line.

With the rail-bus experiment proving to be ~immensely successful on the Cuttack-Paradip route, there is a need to introduce similar rail-bus services between Cuttack to Puri. Some long distance trains from Orissa, specially Bhubaneswar-Bangalore Express, Bhubaneswar-Kurla Express and Puri- Tirupati Express be provided with pantry car services. There is no direct train from Sambalpur to Allahabad. A new train from Sambalpur to Allahabad via Ranchi and Gaya will enable the people of northern part of Orissa to visit there places of pilgrimage.

A new link has been provided between Bhubaneswar and New Delhi via Keonjhar after 155 km long Baitari-Bansapani railway network has become operational. Raw materials heading for Paradip Port from Bansapani, Barajamunda and loading points like Jaroli, Nuagarh and Keonjhar no longer have to run via Tata nagar and Kharagpur. This is saving time and has helped railways in increasing the loadability factor and wagon turnaround. This single line project work took 14 years to complete. Necessary steps be taken to ply passenger trains on this line at the earliest.

Frequency of Rajdhani Express to Bhubaneswar be increased as the number of passengers have gone up five fold. There is a growing demand to increase the frequency to four days a week and another day Rajdhani should ply via Sambalpur, Rourkela and Ranchi. BhubaneswarSambalpur Inter City train should pass through Cuttack station as large number of commuters are from Cuttack.

Before concluding I must mention that despite commendable progress on expansion, the Railways has often been hijacked by the vested interests. Railway Ministers invariably tend to locate projects on political considerations rather than on the need and viability basis. In some specific states the Railways' ongoing projects, notoriously delayed, leading to massive cost overruns, should be monitored closely at the top level and those responsible for unwarranted delays must be held responsible. Why can't the food be improved? Why can't cleanliness be the main priority of the Railways? Many would not mind paying a little extra provided the journey is comfortable and secure and they reach their destination in time. I urge upon the Government to improve services and make rail journey safe and secure.

,

SHRI FRANCIS FANTHOME (NOMINATED): Sir, I would like to commend the Railway Budget 2007-08 for its comprehensive addressal of the diversity of concerns. Be it in the sphere of passengers amenities, reduction of fares for the common people, modernization of the Railways, enhancement of the freight carriage, and the construction of the freight corridors to enhance the effectiveness of the Railways and to increase efficiency. Sir, the profit earned by the Railways of 20,000 crores during financial year 2006-07 is unparalleled. In the past years the common people would wait for the Railway Budget with anxiety and concern as it would raise fares and freight charges and consequently burden them financially. Over the past three years there has been no increase of fares giving much relief – a commendable feat by any standards.

I would also like to commend the Railways for the steps they have taken to improve safety, security, cleanliness enhance and improve services, exhibit greater commitment to the concerns of the people and be accountable for prevailing shortcomings.

The Railways under Hon'ble Shri Lalu Prasad ji has undergone tremendous transformation. He and his colleagues Hon'ble Shri Velu and Hon'ble Shri Rathwa have our appreciation for the great services they have being rendering to the nation.

I would particularly like to thank the Hon'ble Minister for prioritizing the completion of the Nagapattinam – Velankanni rail link that would enable millions of pilgrims to visit Velankanni. The people would be greatly benefited when the projects is completed by 2009. It is the pro-people and grass-root sensitivity that has been the hallmark of the Railways and I would like to commend the U.P.A. Government led by Hon'ble Dr. Manmohan Singh ji for his shift.

With these observations I would like to support the provisions made in the Railway Budget.

---

*The speech was laid on the Table.

SHRI PRAKASH PARANJPE (THANE): Mr. Chairman, Sir, I am sorry to say that the Cabinet Minister of Railways is not present in the House but two Ministers of State are sitting here and out of that, one is chit-chatting with the other colleague. He is not attentive to what we are speaking. If the Ministers are not attentive to what we speak in the House, then there is no point in expressing our thoughts in this august

House. So, I would request the hon. Minister of State for Railways to be attentive to what we say and what we want from his Ministry.

A number of people have demanded a number of things for their respective constituencies. I would like to say that I come from a constituency which is the second largest constituency of Hindustan consisting of 35 lakh voters, out of that, 70 per cent voters are traveling by train. It is nearby Mumbai. We say that Mumbai is the capital city of our country. But what facilities are you giving to the travelers who are traveling in lakhs of numbers in the trains? When I am asking for some facilities just like foot over-bridges on the stations, additional windows, RoBs, etc. I am not asking for a single farthing from the Ministry to complete that. I am sorry to say that in the last four years, I have given a number of proposals from my constituency where the revenue of the Railways will increase. When I wrote in 2001-02, I was told that I have to wait for some period because the Railway Land Development Authority is coming into force. That authority has come into force on 13th August, 2005. For the last two years, I am pursuing the matter with the Chairman, Railway Board, as well as with the Minister of Railways but unfortunately nothing has taken place.

In my constituency, there is an area known as Bavan Chal. It is near Thakurli between Dombuli and Kalyan. We have 47 acres of land there. On that land, we have got quarters which are scattered. I had given a proposal for that plot. On that land, in one acre, the Railways can construct 40,000 square feet. Out of that 47 acres, seven acres land can be kept for the quarters and on the balance 40 acres, if the Railways construct the commercial and residential complexes, I want to say here that a minimum of Rs.150 crore will be the additional revenue to the Railways. But for the last two years, nothing has happened and the only reason is that the officers in this Land Development Authority are only running the paper horses because they do not know the ground reality which I am telling. So, I also invite you to come there and watch it.

SHRI R. VELU: The Land Development Authority has come into force only two months ago. The Bill has been passed but the Authority has not been constituted.

SHRI PRAKASH PARANJPE : That is why, I want to suggest that by having more Authorities, you are centralizing the work. If you can decentralize the work and give power to the GM of our area, we can contact him once a month, at least, and the things will develop in a faster way. For the last four years, I am asking you to increase your revenue by completing this project but nothing has happened. Should I take it in that way that because I am from the Opposition Party, my proposals will not be accepted? But I do not think so though the results are like that. When I am giving a suggestion and I am not asking for a single farthing from your Ministry, why do you not do it? I can generate funds from my constituency but so far nothing has taken place.

There is another area where Chola Power Project is located but this is closed down for years together. Do you know how much land is available? It is 350 acres of land. As you know, in Mumbai, there is Essel World. On the same lines, this area of 350 acres could also be developed which will fetch you not less than Rs.1000 crore.[R53]

When I am giving proposals where additional revenues could be generated for complying with the needs of the people, the Ministry of Railways is not paying any attention to that.

Here, I would like mention about one more point, though that is not directly related to my constituency. There is a workshop in Parel which is spread over a land of around 13 acres. In Diva, in my parliamentary constituency, there is an unused land spreading over around 100 acres. If the workshop now located at Parel could be shifted to that place and on that land if residential and commercial complexes could be built, then the Railways could fetch no less than Rs. 400 crore. So, my first proposal, if considered, would fetch the Railways around Rs. 150 crore. My second proposal, if considered, could fetch the Railways a sum of Rs. 1000 crore. My third proposal, if considered, could fetch the Railways a sum of Rs. 400 crore. Now, there is a rule in the Railways that out of the total revenue earned from a constituency, 50 per cent of it should be spent in the same constituency. So, I would be thankful if the hon. Minster could consider expediting this process of considering my proposals, rather than waiting for the Land Development Authority to take a view on this matter. I would request the hon. Minister to give the powers to the General Manager concerned to complete the process. The Railways can make commercial use of these lands that are of no use to them at the present moment. I would only request the hon. Minister to expedite the process of consideration of my proposals that I am putting before him.

The other proposal that I would like to make is that the number of cars in Mumbai are increasing day by day and there is scarcity of space for parking of cars. I would like the hon. Minister to consider if the Railways could allow construction of some portion of the air space on the railway tracks for parking of the vehicles, then that could help in fetching them certain amount of revenue. This is a big problem in Thane. There is no space for car parking. Now, can the Railways permit using the air space on the railway track for parking of the vehicles? All these that I have said are in the interest of the Ministry which would help in increasing their revenue. I would be much thankful if immediate action is taken in this regard.

I have another proposal to put forward to the hon. Minister. There has been a demand for a new railway track between Kalyan to Ahmednagar. It is a stretch of 200 kilometers. The feasibility report has already been submitted by the General Manager concerned. It’s a profitable route. What I would like to suggest is that in our country we have private airlines, private power projects and to an extent, even we have private shopping centres as well, so could the Railways think of privatizing this entire route. What the Ministry would have to do is to give an advertisement in the paper saying that the route between Kalyan to Ahmednagar is being proposed to be opened to private enterpreneurs and interested parties to suitably develop this route under the technical guidance of the Railways may contact the Railway administration. I am sure, if such a thing is done then this route could be developed within a span of just three years. Moreover, I would like to submit that for this proposal, the Minister of Agriculture, Shri Sharad Pawar has shown his keen interest. I have received a reply from the Ministry saying that the matter is being looked into. It is a very typical answer to say that the matter is being examined and all that. I received that letter years back, but nothing concrete has taken place. I would be thankful to the hon. Minister if he could think of ushering in a new era by running railways by private parties. All that the Railway Ministry needs to do is to give a public notice saying that the Railways are interested in giving this route to private enterpreneurs and if interested parties approached the Ministry, then the Ministry was willing to give that job to that party under the supervision of the Railways. The Railways would not have to spend a single farthing for this.

Sir, I have a few small demands of my constituency, like opening of new ticket counters and of course, importantly starting a shuttle service from Thane to Kasara and Thane to Karjat. This entire area is an industrial area. Trains coming from the Chatrapati Shivaji Terminus are fully loaded and people find it

extremely difficult to get down at the Thane station. They have to jostle for space to get down at the Thane station. This matter though had been discussed, but nothing has been done. So, my request to the Railway Minister is if he could start a shuttle service keeping in view the shift timings of the industrial workers from Thane to Kasara and from Thane to Karjat.

I would also like to mention here about one funny thing. [R54]

Previously, trains going to Pune were not halting at Thane. Now all the trains halt at Thane. So, I wrote to the concerned Member Secretary that monthly passes should be issued from Thane to Pune. A typical answer which I got was that the present railway rule says that for any distance more than 150 kilometres, monthly passes cannot be given. Now this distance is 152 kilometres. For monthly passes, you get money in advance. For such a small thing, the officer is writing to me that this cannot be done. Thousands of people travel everyday from Thane to Pune. What is wrong if you start issuing monthly passes from Thane? It is such a small issue. I hope you will give a direction immediately to the concerned officer to start issuing passes from Thane to Pune. Otherwise, people have to get two passes and having two passes, people from Thane cannot board an express train. They have to travel in a local train from Thane to Kalyan, cross the bridge and come to Kalyan to get a through train. It is such a small job. I hope instructions will go today itself for giving passes from Thane to Pune.

In my area, all the Corporations have got sufficient funds. They want to develop the area nearby the stations. But the land does not belong to the Corporation. So, they need your NOC. For the last five years, four or five proposals are lying with the Board. They want to develop a garden at Bardapur station. At Amarnath there is a *nallah* and all the rickshaws are standing on the road. We suggested that we put a slab on the *nallah* so that rickshaws can be halted on it and the road will become clear. For the last four years, the Railway Board authorities do not have time to look into small things. That is why, I am suggesting you that powers of development where revenue increases and where facilities can be given to the public should be given to the GM instead of the Railway Board because sitting in the air-conditioned rooms, they do not know the ground reality.

A train from Matheran was started in 1907 and we have completed 100 years of the running of the train. It is taking only two trips in a day. The Council of Matheran is requesting you to permit them to start shuttle services in that area of four kilometers because there is Dasturi Point there. To that Point, people come by road because cars are not allowed to be taken inside Matheran. It is four kilometers walking distance .

MR. CHAIRMAN: Please conclude.

SHRI PRAKASH PARANJPE : Sir, I am the only Member from my Party to speak. Please do not stop me. I have got only three points to mention.

MR. CHAIRMAN: If you go on like this, then we will not be able to complete the discussion today. Please conclude so that other Members also will get a chance to speak.

SHRI PRAKASH PARANJPE : You are not allowing me to speak. I am the Member of the largest constituency. As I said in the beginning, 70 per cent of our people travel by trains. I am not asking for any funds from the Railways. I am only suggesting them ways to increase their revenue.

The Matheran Municipal Council has requested to give permission to start shuttle service from Dasturi Point to Matheran station which is four kilometers at their own cost under your supervision. I will be thankful if you could permit them as early as possible. The proposal will be coming within a very short time.

The Konkan Railways are being run. The Konkan Railways are not providing services to areas like Dapoli, Ambet and Mandangadh. I request you to make a survey for a route from Vir to Madangadh to Dapoli and again connecting it to Ratnagiri so that the entire taluka will be covered by business communications.

One train is running from Chattrapati Shivaji Terminus to Andhra Pradesh, namely, the Konark Express. While coming from Andhra Pradesh, it is halting at Thane but while going from CST to Andhra Pradesh, it does not halt at Thane. Thousands of people from Andhra Pradesh are staying in my constituency. They have made a request to me to successfully convince the concerned Minister in my speech to issue a direction for halting Konark Express – 1019 at Thane. [MSOffice55]

I will be grateful if you implement these proposals. If you implement these proposals, it will fetch additional revenues to the Railways. If the proposals, given by us, are not entertained properly, if such proposals are not encouraged properly, then you cannot give service to the commuters. Every day 25 lakhs of people are traveling from my constituency.

श्री मुंशी राम (बिजनौर) : अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देते हुए इस निराशा के साथ कि उत्तरी भारत के हिस्से पश्चिमी उत्तर प्रदेश में माननीय रेल मंत्री जी आपने अपने चार रेल बजटों में इस क्षेत्र का कोई विशेा ध्यान न दिये जाने पर इस आशा के साथ कि इस क्षेत्र की भी अपनी समस्या है। हम अपने पत्रों एवं इस सदन के माध्यम से इस क्षेत्र की समस्याओं एवं आवश्यकताओं पर जोर दिया गया जिसमें हमें निराशाजनक उततर प्राप्त हुए, कि यह आवश्यक नहीं है। क्षेत्र की आवश्यकताओं एवं जनता की भावनाओं से हम भलीभांति अवगत हैं1 माननीय मंत्री जी हमें जनता ने चुनकर भेजा है, न कि आपके अधीनस्थ अधिकारियों ने, जो रिपोर्ट बनाकर यह कह देते हैं कि यह व्यावहारिक नहीं है। हमें जनता ने इसलिए चुना है कि हम अपने क्षेत्र की आवश्यकताओं को अपनी सरकार तक पहुंचा सके। उदाहरण के तौर पर दो साधारण ट्रेन जिनमें द्वितीय श्रेणी में स्लीपर क्लास की भी व्यवस्था नहीं है। उनके ठहराव के लिए मेरे गृह नगर नगीना तहसील मुख्यालय, जिला-बिजनौर में ट्रेन (संख्या-5209-5210) जनसेवा एक्सप्रेस एवं ट्रेन (संख्या-5211-5212) जननायक एक्सप्रेस को रोकने की मांग कई पत्रों द्वारा एवं इस सदन के माध्यम से की गयी है जिसका निराशाजनक उत्तर मिला है।

इसी के साथ साथ एक ट्रेन हरिद्वार-इलाहाबाद एक्सप्रेस (4315-4316) के भी नगीना में ठहराव की मांग की गयी थी। यह हैण्डीक्राफ्ट के लघु उद्योग का क्षेत्र है। इस क्षेत्र के कारीगरों व व्यवसाय करने वालों का आवागमन मुरादाबाद-सहारनपुर की दिशा से अत्यधिक होता है, जिनकी सुविधा के लिए उपरोक्त ट्रेनों का ठहराव जनहित में अति आवश्यक है।

इस क्षेत्र के अत्यधिक अलपसंख्यक एवं अन्य व्यवसायी मुम्बई, गुजरात, अहमदाबाद, चेन्नई, कोच्चीन तथा आंध्र प्रदेश में अपना व्यवसाय एवं मजदूरी करते हैं, जिनका आना जाना इस क्षेत्र से देश के पश्चिम एवं दक्षिण दिशा में लगा रहता है। परन्तु दुख के साथ कहना पड़ रहा है कि इस क्षेत्र से कोई भी सीधी ट्रेन देश के पश्चिम एवं दक्षिण दिशा के लिए नहीं है। इससे उन्हें उपरोक्त स्थानों पर जाने के लिए दिल्ली ही जाना पड़ता है। एक ओर तो आप दिल्ली रेलवे स्टेशनों का ट्रैफिक कम करने की बात करते हैं, दूसरी ओर आप यह ध्यान देने को तैयार नहीं कि अनावश्यक रूप में रेल यात्रियों को दिल्ली आना पड़ता है। इस क्षेत्र के लिए मेरे द्वारा यह मांग की गयी थी कि हावड़ा जममूत वी मून लाइन के मौजमपुर, नरायण जंकशन पर एक डाइवर्जन मौजमपुर-गजरौला लाइन पर बनाना अति आवश्यक है जिससे देहरादून, हरिद्वार

*Rhe speech was laid on the Table.

से पश्चिम-दक्षिण दिशा को जाने वाली ट्रेनों को उपरोक्त स्थान से निकालकर उक्त सवारियों को सुविधा दी जा सके, इसका भी जिक्र आपने अपने बजट में नहीं किया है।

इस क्षेत्र से गुजरने वाली गढ़वाल एक्सप्रेस (संख्या-4043-4044) कोटद्वार-दिलली का जो समय है वह केवल उत्तराखंड के यात्रियों के लिए ही उपयुक्त है। यदि एक एक्सप्रेस ट्रेन प्रातः 6 बजे नजीबाबाद से दिल्ली की ओर 7 बजे सांय दिल्ली से नजीबाबाद के लिए चलायी जाती है तो इससे क्षेत्र वासियों एवं व्यापारियों को बहुत लाभ होगा जो यह जनता की बड़ी भारी मांग है। इससे रेल विभाग को भी लाभ होगा।

उत्तराखंड की राजधानी देहरादून एवं प्रदेश की हाई कोर्ट नैनीताल को जोडने वाला राट्रीय राजमार्ग-74 पर जो नजीबाबाद, नगीना रेलवे स्टेशन के पास गुजरता है, जिस पर अधिकांश अतिविशिट एवं विशिट वाहनों का आवागमन रहता है। अधिक यातायात होने के कारण उ परोक्त दोनों रेलवे क्रासिंगों पर जाम लगा रहता है। जिसको समाप्त करने के लिए राट्रीय राजमार्ग-74 पर फ्लाई ओवर ब्रिज बनाये जाने की मांग मैं अपने कई पत्रों एवं इस सदन के द्वारा कर चुका हूं, जिसका जिक्र भी आपने अपने रेल बजट में नहीं किया है। जबकि आपके द्वारा 32 नई ट्रेनें एवं 8 गरीब रथ, 23 ट्रेनों का विस्तार तथा 14 ट्रेनों के फेरों में वृद्धि की गयी है, परन्तु इस क्षेत्र में आपने रेल यात्रियों की सुि वधा के लिए कोई नई ट्रेन नहीं चलायी है। क्या यह क्षेत्र देश की आजादी के 60 वर्ो बाद भी अत्यधिक गेहूं, चावल, चीनी पैदावार कर भारी मात्रा में भारत एवं उत्तर प्रदेश सरकार को राजस्व ही देता रहेगा। क्या इस क्षेत्र की जनता भारत का अंग नहीं है। उनकी आवश्यकताएं नहीं है। अर्थात मेरी इस रेल बजट के माध्यम से आपसे मांग है कि इस क्षेत्र की अनदेखी न की जाये। इसी के साथ मैं पुनः आपको बधाई देते हुए अपनी बात को समाप्त करता हूं।

श्री राम सिंह कस्वां (चुरू) : महोदय, माननीय रेल मंत्री लालू प्रसाद यादव द्वारा 2007-2008 के रेल बजट में आम आदमी को राहत देने का प्रयास किया गया है। बजट में माल व यात्री कारोबार बढ़ाने के नए-नए उपाय घोति किए हैं। चालीस नयी ट्रेनों का ऐलान किया गया है, जिनमें से आठ गरीब रथ शामिल हैं। दूसरे दर्जो में जनरल डिबबे में यात्रा करने वालों को बेहतर सुविधाएं देने का निर्णय लिया गया है, लेकिन मंत्री महोदय ने बजटीय भााण में रेल सुरक्षा का कोई आश्वासन नहीं दिया है। रेलवे समपार बनाने के बारे में कोई जिक्र नहीं किया गया है, जबकि यह ग्रामीण क्षेत्र की ज्वलन्त समस्या है।

मेरे संसदीय क्षेत्र चुरू राजस्थान में निम्न समस्याओं के संबंध में आपका ध्यान आकर्ति करना चाहूंगा। जनहित में इनका समाधान आवश्यक है।

मैं माननीय मंत्री जी का आभारी हूं कि मेरे क्षेत्र के आमान परिवर्तन की वर्षों की मांग को पूरा करते हुए सादुलपुर से रेवाड़ी व सादुलपुर से हिसार तक आमान परिवर्तन के लिए इस वित्तीय वर्ा में 160 करोड का प्रावधान किया है, इसके लिए 173 करोड़ की और आ वश्यकता होगी। अतः मैं माननीय मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहूंगा कि उक्त क्षेत्र के लिए 173 करोड़ की अतिरिक्त धन राशि का प्रा वधान करें ताकि यह कार्य इसी वित्तीय वर्ा में पूरा हो सके। इसके अतिरिक्त इस बजट में सादुलपुर से बीकानेर व रतनगढ़ से डेगाना मार्ग के आमान परिवर्तन की स्वीकृति जारी करते हुए इस बजट में 50 करोड़ की धन राशि की व्यवस्था की गई है, इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी का आभारी हूं। उक्त रेल लाईन के गेज परिवर्तन की राजस्थान के सांसद, राजनैतिक व सामाजिक संगठन वर्षों से मांग करते आ रहे थे। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहूंगा कि इस सम्पूर्ण खण्ड के आमान परिवर्तन हेतु पर्याप्त धनराशि का प्रावधान करें ताकि अगले दो वर्षों में यह कार्य पूरा हो सके।

इसके अतिरिक्त माननीय रेल मंत्री जी ने चुरू-सीकर-जयपुर रेल मार्ग के आमान परिवर्तन का भी आश्वासन दिया है। कृपया इसके लिए भी धन राशि आबंटन करते हुए आमान परिवर्तन का कार्य पूरा कर जनता को राहत प्रदान करें। इसी क्षेत्र के महत्वपूर्ण रेल मार्ग रतनगढ़ से सरदारशहर व गंगानगर से सादुलपुर का भी आमान परिवर्तन करना आवश्यक है। इस पूरे क्षेत्र का आमान परिवर्तन किये बिना उक्त किया गया आमान परिवर्तन अधूरा है।

---

*The speech was laid on the Table.

संसदीय क्षेत्र चुरू में निम्नलिखित स्थानों पर मानव सहित रेलवे क्रॉसिंग की अत्यंत आवश्यकता है। मेरे संसदीय क्षेत्र में 450 कि0मी0 रेल लाइन है, जिसमें केवल 24-25 मानव सहित रेलवे क्रॉसिंग है, जो कि बिल्कुल पर्याप्त नहीं है। अतः रेलवे क्रॉसिंग के अभाव में वर्षों से चल रहे ग्रामीण रास्ते बंद हो गये है, आज प्रत्येक घर में ऊंट गाडा, ट्रैक्टर, जीप आदि है। आप कल्पना कीजिए कि ये ग्रामवासी कैसे रेल लाइन को पास करते होंगे, यहां रेलवे क्रॉसिंग नहीं होने के कारण इन गांवों के लोगों को बहुत परेशानी का सामना करना पड़ रहा है। अतः चालू बजट में निम्न मानव सहित फाटकों का निर्माण करना लोगों की आवश्यकता एवं सुरक्षा की दृटि से अत्यंत आवश्यक है। पूर्व में मान वयुक्त समपार बनाने के लिए 58 लाख रूपये का तकमीना जारी किया जा रहा था, लेकिन अब इसके लिए एक करोड़ से ऊपर का तकमीना राज्य सरकार को जारी किया गया है, जो उचित एवं युक्तिसंगत प्रतीत नहीं होता ।

<u>लोहारू जंक्शन से चुरू जंक्शन रेल मार्ग के मध्य :-</u> परवेजपुर से रामपुरा स्टेशन के पूर्व साइड में आउटर सिंगनल के पास न्यांगल के रास्ते पर, रामपूरा स्टेशन के पश्चिम साइड में गुगलवा-रामपुरा को जोड़ने वाली सड़क पर, बेवड-भोजाण हाल्ट स्टेशन के पास, हरपालू स्टेशन के पूर्व साइड में हरपालू-कालरी सड़क मार्ग पर, हरपालू स्टेशन व सादुलपुर जंक्शन के मध्य कांधरान-रडवा सड़क मार्ग पर, हडियाल स्टेशन के पूर्व साइड में एन.एच. 65 से जयपुरीया पट्टा के रास्ते पर, हडियाल स्टेशन के पश्चिम साइड में कालोडी के रास्ते पर, हडियाल स्टेशन से दूधवाखारा स्टेशन के मध्य हडियाल गांव से टमकोर सडक पर, आसलू स्टेशन से चुरू स्टेशन के मध्य,

<u>सादुलपुर स्टेशन से झूंपा स्टेशन के मध्य हिसार रेल मार्ग पर :-</u> एन.एच. 65 से लूटाना सदासुख के रास्ते पर, एन.एच. 65 से लूटाणा पूर्ण के रास्ते पर, लसेडी से मिठी रेडूवान के रास्ते पर, एन.एच.65 से इन्दासर के रास्ते पर

<u>सादुलपुर जंक्शन से हनुमानगढ़ जंक्शन रेल मार्ग पर :-</u> गुलपुरा से पहाडसर के सडक मार्ग पर, चुबकिया ताल से ढिगारला रास्ते पर, नरवासी से ख्याली के रास्ते पर, सिधमुख से भादरा सडक पर ढाणी छोटी गांव के पास

चुरू-रतनगढ-बीकानेर रेल मार्ग पर :- मोलीसर स्टेशन के पश्चिम साइड में, पायली ग्राम के पास अन्डर ब्रीज की आवश्यकता है ग्राम की आधी आबादी रेलवे लाइन के पार उत्तर साइड में रहती है फाटक के अभाव में ग्रामीण जनता को काफी जन-धन की हानि हुई है। बिग्गा स्टेशन से श्रीडूंगरगढ के मध्य बिग्गाबास रामसरा गांव की सड़क पर, बीग्गा स्टेशन से श्रीडूंगरगढ के मध्य जैसलसर ग्राम के मार्ग पर, बेनीसर से श्रीडूंगरगढ़ के मध्य एन.एच.11 से हेमासर सड़क पर, सूडसर स्टेशन से बेनीसर स्टेशन के बीच दुलचासर से कोटासर सड़क मार्ग पर

रतनगढ़ जंक्शन से डीडवाना रेल मार्ग पर :- भोजासर गांव के पास, पडिहारा ग्राम के पास पूर्व में बन्द मानव रहित क्रॉसिंग को पुन: चालू करना, बालसमंद से सांवराद के मध्य केटल क्रॉसिंग 46डी पर,

इसके अतिरिक्तः- सीकर से नोखा वाया सालासर बीदासर साण्डवा, चुरू से नोहर वाया तारानगर, सरदारशहर-हनुमानगढ़, भिवानी से चुरू वाया पिलानी मलसीसर उपरोक्त मार्गों का सर्वे करवाया जा चुका है। जनहित में इन परियोजनाओं को स्वीकृत करते हुए इसके लिए आ वश्यक धन राशि का आबंटन करें।

गाड़ी सं0 2307/2308 डावडा-जोधपुर ट्रेन का डेगाना में स्टॉपेज 2 मिनट के स्थान पर 5 मिनट किया जावे एवं गाड़ी सं0 5631/5632 का डेगाना में स्टॉपेज किया जावे।

डेगाना जं. से बीकानेर जं. के मध्य एक नई गाड़ी चालू की जावे, जो सुबह डेगाना से चलकर बीकानेर के लिए एवं सांय बीकानेर से डेगाना के लिए हो, ताकि इस क्षेत्र की ग्रामीण जनता को राहत मिले।

गंगानगर से जयपुर के मध्य भी एक नई गाड़ी चालू की जावे जो सुबह गंगानगर से चलकर जयपुर के लिए एवं दोपहर दो बजे के आसपास जयपुर से चलकर गंगानगर के लिए रवाना हो।

बीकानेर-चुरू पैसेंजर को सादुलपुर जं0 तक बढ़ाई जाये।

नये हाल्ट स्टेशनः-रतनगढ़-सरदारशहर मार्ग पर आनन्दवासी हाल्ट स्टेशन, बिग्गा से श्रीडूंगरगढ़ स्टेशन के मध्य जैसलसर हाल्ट स्टेशन, श्रीडूंगरगढ़ से सूडसर के मध्य बेनीसर हाल्ट स्टेशन स्वीकृत करना जनहित में अत्यंत आवश्यक है।

मेरे संसदीय क्षेत्र चुरू के लाडनूं व श्रीडूंगरगढ़ स्टेशनों पर आज भी कम्पयूटर आरक्षण की सुविधा नहीं है। ये दोनों ही महत्वपूर्ण क्षेत्र हैं, यहां की जनता का पूरे देश से सम्पर्क हो सके। अतः जनहित में उपरोक्त दोनों स्टेशनों पर पी.आर.एस. की सुविधा मुहैया करवाई जा वे।

सरदारशहर, श्रीडूंगरगढ़ रेल पार्सल सेवा बन्द कर दी गई है, इसे पुनः चालू करना आवश्यक है।

श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहता (हज़ारीबाग): सभापति महोदय, मैं सबसे पहले माननीय मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने तीन र्वा से रेलवे को 20 हजार करो रुपये का मुनाफा दिया और इसलिए भी बधाई देना चाहता हूं कि इससे पहले जब भी रेलवे का बजट आता था तो लोग कहते थे कि कितना यात्री-किराया बढ़ेगा, लेकिन तीन साल में एक बार भी यात्री किराया नहीं बढ़ा है। बल्कि इस बार जो उन्होंने रेलवे बजट पेश किया है उसमें रेल-भाड़े में कुछ रियायत भी की है, कुछ छूट भी दी है। उनको मैं इसलिए बधाई देना चाहता हूं कि रेलवे को जो मुनाफा हुआ है उससे रेलवे के कर्मचारियों को भी बोनस देने का काम किया है, उन्हें उत्साहित करने का काम किया है।

सभापति महोदय, लेकिन मैं कुछ बातें कहना चाहता हूं कि इस बार जो रेल बजट आया है उसमें जो नयी रेलों के परिचालन और नयी रेल-लाइनें बिछाने का जो काम किया है, उसमें समान दृटिकोण इस रेल-बजट में नहीं है। कुछ राज्यों के साथ भेद-भाव किया गया है। झारखंड हो, छत्तीसगढ़ हो, केरल हो, आंध्र प्रदेश हो या उड़ीसा हो, इन राज्यों के साथ काफी भेद-भाव किया गया है, एक तरह से उनके साथ अन्याय किया गया है। करीब 20 हजार करोड़ रुपये का रेलवे ने मुनाफा कमाया लेकिन जो मुनाफा हुआ है उसको रेलवे के सुधार के काम में लाया जाना चाहिए, विकास के काम में लाया जाना चाहिए। रेलवे के रैक खराब हैं, उनकी मरम्मत का काम करना चाहिए। रेलवे का जो सिगनल-सिस्टम है, उसमें सुधार किया जाना चाहिए और जो सुरक्षा की बात है, उसको मजबूत किया जाना चाहिए, ताकि जो रेलवे में घटनाएं होती हैं वे न हों।

रेलवे में 14 लाख कर्मचारी और पदाधिकारी हैं और रेलवे में नये काम की शुरुआत हुई है लेकिन रेलवे में मजदूरों की संख्या दिन-प्रतिदिन घटती जा रही है। जब आप नया काम रेलवे में शुरु करते हो तो मजदूरों की संख्या बढ़ाने के बजाए आप उनकी संख्या कम कर रहे हो। माननीय राज्य मंत्री जी यहां बैठे हुए हैं, मैं उनसे कहना चाहता हूं कि आप रेलवे में मजदूरों की संख्या बढ़ाने का काम करो। माननीय वासुदेव आचार्य जी के प्रश्न का माननीय रेलवे राज्य मंत्री जी जवाब दे रहे थे तो उन्होंने कहा कि उन्हीं योजनाओं को पूरा करेंगे जिनमें 60 प्र ातिशत काम शुरु हो गया है। साथ ही कहा कि ऐसी योजनाओं को पूरा करेंगे जिनमें 50 प्रतिशत राज्यों ने अपना हिस्सा दिया है। सभापति महोदय, जिन योजनाओं को इन्होंने शुरु किया है उन्हें प्राथमिकता के आधार पर पूरा करना चाहिए।

मैं झारखंड राज्य से आता हूं, वहां पर 8 योजनाएं आज से 8 वर्ा पहले शुरु की गयीं। मुझे तकलीफ के साथ कहना पड़ता है कि एक भी योजना में काम पूरा नहीं हुआ है। किसी में भी 25 प्रतिशत से ज्यादा काम पूरा नहीं हुआ है। अगर ये यही सिस्टम लागू करेंगे तो एक भी योजना झारखंड में पूरी नहीं होगी। जिन 8 योजनाओं को 8 वर्ा पहले झारखंड में शुरु किया गया, उसमें झारखंड की सरकार ने दो-तिहाई हिस्सा दिया है, एक-तिहाई रेलवे-बोर्ड का खर्चा लगता है लेकिन रेल-लाइन का काम खत्म नहीं हुआ है। जितना पैसा मांगा गया, झारखंड सरकार ने दिया है। माननीय रेल मंत्री जी ने कहा था कि जो रेलवे में स्टॉल्स हैं या दूसरे तरह के खान-पान के स्टॉल्स हैं वे अनुसूचित जाति और जनजाति के लोगों को, विकलांग और विधवाओं के लिए आरक्षित करेंगे लेकिन आज जिनके पास पहले से स्टॉल्स थे वे भी हटाए जा रहे हैं। यह सारा काम भारतीय रेल खान-पान पर्यटन निगम लि. को दे रहे हैं। पिछले सारे लोगों को हटाया जा रहा है।[r56]

माननीय मंत्री जी ने घोाणा की थी कि अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति और विकलांगों और विधवाओं के लिए अलग डिब्बों की व्यवस्था करेंगे।

मैं माननीय रेल मंत्री जी को कहना चाहता हूं कि इस रेल बजट में झारखंड राज्य की घोर उपेक्षा की गई है। हम सभी झारखंड के सांसद 26 तारीख को रेल बजट आने के बाद 27 तारीख को दो बजे रेल मंत्री से मिले थे और मंत्री जी को कहा था कि इस तरह से झारखंड के साथ भेदभाव न करें। झारखंड एक ऐसा राज्य है, जहां से सबसे ज्यादा आमदनी और सबसे ज्यादा राजस्व भारतीय रेल को प्राप्त होता है और उसी के साथ भेदभाव किया गया। मैं बताना चाहता हूं कि तीन साल हो गए हैं और एक भी नई रेलवे लाइन का काम शुरू नहीं हुआ। तीन साल हो गए हैं, एक भी नई रेलवे लाइन के सर्वेक्षण का काम भी शुरू नहीं किया गया, बल्कि जो लाइनें पहले से बन रही थीं, उन्हें भी पूरा करने का काम नहीं हो पा रहा है। इस तरह से भेदभाव किया जा रहा है। झारखंड में तीन मंडल हैं - धनबाद, रांची और चक्रधरपुर हैं। धनबाद मंडल का हैडक्वार्टर हाजीपुर है। चक्रधरपुर और रांची साउथ-ईस्टर्न रेलवे का मंडल कोलकाता में है। झारखण्ड के लोग हाजीपुर नहीं जा सकते हैं, कलकत्ता भी नहीं जा सकते हैं। इसलिए हमने माननीय मंत्री जी को कहा था कि आप इन तीनों मंडलों को मिला कर एक अलग जोन झारखंड में बनाएं, जिसका हैडक्वार्टर रांची में हो।

महोदय, मैं रांची संसदीय क्षेत्र से आया हूं। रांची झारखण्ड की राजधानी है। रांची रोड के निकट इंडियन ऑयल का स्टॉक गोदाम है। वहां बराबर घटनाएं घट रही हैं। हमने इसके लिए रेलवे मंत्री से बात की और लिखा, रेलवे बोर्ड, चेयरमैन से बात की कि जिस दिन वहां घटना होगी, हजारों लोग मारे जाएंगे। मैंने रेल मंत्री जी से कहा था कि आप जानते हैं क्योंकि आप कई बार हजारीबाग से रांची गए हैं। यदि किसी दिन वहां पर कोई ट्रेन उतरकर किसी टैंकर से टकरा गई तो बहुत भयंकर दुर्घटना होगी और लाखों का जान-माल का नुकसान होगा। इसलिए मेरा निवेदन है कि इसको बनाने का काम करें। हजारी बाग से कुचनबा के लिए एक सौ करोड़ रुपया कोल इंडिया ने इन्हें दिया है। दो साल पहले कोल इंडिया ने पैसा जमा करवा दिया, लेकिन अफसोस है कि जमीन का अधिग्रहण नहीं किया गया। रेलवे के काम करने की बात तो आप छोड़ दीजिए, जमीन का अधिग्रहण भी नहीं किया गया है। आज रेलवे में जो वैंडर्स के रूप में काम करते थे, वैंडर्स के साथ सहायक हैल्पर के रूप में, उनमें से वैंडर्स को ले लिया गया और सहायक और हैल्पर खाली बैठे हुए हैं। मैं खुद 6-7 महीने पहले मंत्री जी के पास गया था। हमारे नेता श्री गुरुदास गए थे, हमने मंत्री जी को कहा कि हजारों लोग जो हैल्पर और रेलवे केन्टीन में काम करते थे, आज वे

बेकार हैं। माननीय मंत्री जी ने कहा था कि उन्हें हम समायोजित करेंगे और पदाधिकारियों को भी कहा था कि इन लोगों को समायोजित करें, लेकिन आज भी हजारों लोग दर-दर की ठोकरें खा रहे हैं। मैं कहना चाहता हूं रेलवे मंत्री जी से जो कि यहां मौजूद नहीं हैं, रेलवे राज्य मंत्री यहां मौजूद हैं कि आप गरीबों के मसीहा कहे जाते हैं, हजारों लोग जो वैंडर्स के साथ हैल्पर का काम करते थे, चाहे वे खड़गपुर में हों या जमशेदपुर में हों या बड़े-बड़े स्टेशंस में हों, आज वे बेकार बैठे हुए हैं। आप उन्हें समायोजित कीजिए क्योंकि आपके यहां मजदूरों की कमी है।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Please conclude your speech. You can lay rest of your speech.

श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहता : सभापति महोदय, मुझे दो मिनट का समय दीजिए, मैं अपनी बात समाप्त कर दूंगा।

महोदय, झारखंड के सभी सांसदों ने जो पत्र माननीय रेल मंत्री जी को लिखा है, उसे मैं पढ़ कर सुनाना चाहता हूं।

झारखंड के धनबाद-चक्रधरपुर-रांची मंडल को मिलाकर के एक जोन बनाया जाए, जिसका मुख्यालय रांची हो। दूसरा, कोडरमा से रांची वाया हजारीबाग, कोडरमा से गिरिडीह आठों रेलवे लाइन का काम आज तक पूरा नहीं हुआ है, इस काम को पूरा किया जाए। दुमका प्र ामण्डल के सभी जिलों को रेलवे लाइन से जोड़ा जाए

रांची से झासो गोडा वाया खुटुटी सिमडेगा रेलवे लाइन का निर्माण किया जाए। लोहदरगा से कोरबा भाया गुमला रेलवे लाइन का निर्माण, टाटा नगर से रांची नई रेलवे लाईन का निर्माण हंसडीहा से गोड्डा रेलवे लाइन का निर्माण, लोहरदग्गा से राउरकेला गुमला सिमडेगा नई रेलवे लाइन का निर्माण किया जाए।

MR. CHAIRMAN : You can lay it on the Table of the House. Why do you read it?

… (*Interruptions*)

श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहता : मैं अपनी पार्टी में अकेला बोलने वाला मैम्बर हूं।

MR. CHAIRMAN: You have taken double the time allotted to you. One more Member is there from your party to speak. His name is in the list. Two names have been given from your party.

श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहता : मैं अपनी बाकी की स्पीच ले करता हूं।

MR. CHAIRMAN: You give it to them. It would have been far better had you done it earlier.

***श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहता** : मैं आपसे आग्रह करता हूं कि इन कार्यों को बजट में शामिल करने का कट करें। जसीडीह से पीरपैती वाया गोड्डा रेलवे लाइन का निर्माण किया जाए। लोहरदग्गा से राउरकेला गुमला सिमडेगा नयी रेल लाइन का निर्माण किया जाए। वहवाडीह भण्डरिया अम्बिकापुर चेरी मिट्टी अर्द्ध निर्मित रेलवे लाइन को पूरा किया जाए। कानड्रा से नाम कुम रेलवे लाइन का निर्माण किया जाए।

नई रेलवे लाइन का परिचालन - धनबाद से बरकाकाना तक नए इ.एम.यू ट्रेन चलाई जाए। जमशेदपुर से बडविल भाया चाईवासा (उड़ीसा) तक डी.एम.यू. चलाया जाए। जमशेदपुर से राउरकेला डी.एम.यू. चलाया जाए। बोकारो से भोजूडीह भाया पुरलिया तक नई ट्रेन चलाई जाए। गढ़वा से भाया भवनाथपुर नई ट्रेन चलाई जाए। वैद्यनाथ धाम से आसनसोल तक नई ट्रेन चलाई जाए। पटना से आसनसोल तक नयी ट्रेन चलाई जाए। धनबाद से सूरत नई मेल ट्रेन चलाई जाए। रांची से दरभंगा तक रेल सेवा। रांची, बोकारो, दुर्गरायपुर तक रेल सेवा चालू की जाए। नागपुर, रायपुर, रांची के लिए डायरेक्ट रेल सेवा। रांची-अहमदाबाद रेल सेवा भाया राउरकेला नागपुर एवं सूरत। रांची से हैदराबाद ए वं रांची से पुणे के लिए नई रेल सेवा प्रारम्भ की जाए।

रेलगाड़ियों के आवागमन का विस्तार - रांची राजधानी एक्सप्रेस को प्रत्येक दिन चलाया जाए, जिसमें चार दिन कोडरमा गया होकर और तीन दिन बड़का काना गढ़वा पलामू होकर चलाई जाए एवं रांची राजधानी एक्सप्रेस का ठहराव बड़काकाना जक्शन हजारीबाग में किया जाए। सियालदह राजधानी एक्सप्रेस

…… This part of the speech was laid on the Table.

का ठहराव कोडरमा स्टेशन पर किया जाए। पुरुोत्तम हावडा जोधपुर इत्यादि सुपरफास्ट ट्रेन का ठहराव हजारीबाग रोड में किया जाए। ि वक्रमशिला एक्सप्रेस को भागलपुर से बढ़ाकर साहबगंज तक किया जाए। शक्तिपुंज श्रमजीवी, टाटा हटिया, पठानकोट, जम्मू तवी एक्सप्रेस ए वं झारखण्ड स्वर्ण जयन्ती का ठहराव राय स्टेशन पर किया जाए। रांची से अजमेर शरीफ सप्ताह मे दो दिन चलाई जाए। मुम्बई मेल को सप्ताह में एक दिन जसीडीह, मधुपुर पटना होकर चलाया जाए। महाबोधी एक्सप्रेस को गया से धनबाद तक बढ़ाया जाए। फरक्का एक्सप्रेस सहित अन्य एक्सप्रेस का ठहराव मिर्जाचौकी में किया जाए। गंगा दामोदर को पटना से बढ़ाकर बक्सर तक किया जाए। टाटा से जसवन्त नगर को चार दिन किया जाए। हवाड़ा टाटा नगर बडविल जन्म शताब्दी एक्सप्रेस का केन्दापोथी में ठहराव किया जाए। टाटानगर से नई दिल्ली भाया राउरकेला विलासपुर नई मेल ट्रेन चलाई जाए। ई.एम.यू का विस्तार चाकूलिया तक किया जाए। भुवनेश्वर रांची गरीब रथ को दिल्ली तक किया जाए। हटिया लोकमान्य तिलक सुपर फास्ट एक्सप्रेस वाया नागपुर सप्ताह मे दो दिन चलाई जाए। हटिया जसवन्तपुर को एक दिन के बजाय प्रत्येक दिन चलाया जाए। हटिया-नई दिल्ली वाया गोमो स्वर्ण जयन्ती एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाया जाए।

ओवर ब्रित एवं रेलवे फाटक का निर्माण - कोडरमा स्टेशन के सामने रेलवे क्रासिंग पर ओवरब्रिज का निर्माण किया जाए। बडहर वा में ओवरब्रिज का निर्माण किया जाए। रांची टाटा पथ में नाम कुम स्टेशन पर ओवरब्रिज का निर्माण किया जाए। चाईवासा से चक्रधरपुर के बीच ओवरब्रिज का निर्माण। गोमो चन्द्रपुरा के बीच झगरूवोर में रेलवे फाटक का निर्माण। राय स्टेशन पर फ्लाम ओवरब्रिज का निर्माण। हजारी बाग रोड एवं कोडरमा के बीच मसकेडीह ग्राम में रेलवे फाटक का निर्माण। हजारीबाग जिला के रांची रोड एवं चैनपुर साइडिंग के बीच डिग वार में रेलवे हॉल्ट का निर्माण पेसेन्जर एवं माल गाड़ी को रोका जाए। गोमो में ओवरब्रिज का निर्माण। चाईबासा टाटा सड़क पर चाईबासा में ओवरब्रिज का निर्माण किया जाए। *

श्री सीताराम सिंह (शिवहर) : महोदय, माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत 2007-08 के लिए ऐतिहासिक रेल बजट का मैं समर्थन करता हूं। साथ ही जनहित में निम्न सुझाव देना चाहता हूं।

1. मोतिहारी चिरैया ढाका शिवहर सीतामढ़ी रेल लाइन स्वीकृत है, पैसा भी आबंटित है, लेकिन अभी तक कार्य शुरू नहीं हुआ है। आग्रह है कि कृपया रेल लाइन का कार्य प्रारंभ करने का आदेश दिया जाए।

2. दरभंगा सीतामढ़ी नरकटियागंज रेल लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तन का कार्य पूरा करने की कार्यवाई की जाए। अभी तक दरभंगा से सीतामढ़ी तक ही काम किया जा रहा है। इससे जनता को लाभ नहीं होगा, इसलिए इसे नरकटियागंज तक पूरा कराया जाए।

3. सीतामढ़ी बरगनियां के बीच मोहनी हॉल्ट को स्टेशन का दर्जा देकर स्टेशन निर्माण कराया जाए।

4. सीतामढ़ी से बरगनियां के बीच वमनगावा से यात्रियों की सुविधा हेतु हॉल्ट का निर्माण कराया जाए।

5. मोतिहारी लम्बित आर.ओ.बी. एवं रक्सौल हाजीपुर एकहारा गुमती का निर्माण कराया जाए।

6. चकिया मधुबन फेनहारा पिपराही पुर्णइया होते हुए बरगानियां रेल लाइन के सर्वे का कार्य शुरू करने की कार्यवाही की जाए।

7. मोतिहारी स्टेशन के पश्चिमी भाग पर रोड निर्माण कराया जाए। इसी भाग पर गांधी जी की मूर्ति लगी है।

---

*The speech was laid on the Table.

श्री काशीराम राणा (सूरत) : सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया इसके लिए मैं आपका बहुत आभारी हूं। अगर माननीय रेल मंत्री श्री लालू जी सदन में उपस्थित होते तो मैं उन्हें कम्पलीमेंट देता, लेकिन रेल बजट के लिए नहीं। जब उन्होंने रेल बजट सदन में पेश किया था तब माननीय प्रधानमंत्री जी भी उपस्थित थे और कांग्रेस पार्टी की अध्यक्षा श्रीमती सोनिया गांधी जी भी उपस्थित थीं। उसी समय माननीय लालू प्रसाद जी ने अपनी तारीफ में यूपीए सरकार के बारे में कहा - दौर-ए महंगाई में रेल सस्ती रखी, यानि यूपीए सरकार में इतनी महंगाई बढ़ती जा रही है और इस हालात मैंने रेल को सस्ता रखा है। उन्होंने अपनी तारीफ में महंगाई को ध्यान में रखकर जिस प्रकार से यूपीए सरकार की निंदा की है, इसके लिए मैं लालू जी को कम्पलीमेंट देना चाहता हूं। यहां आज वे उपस्थित नहीं हैं। यहां पर कहा गया है कि रेल मंत्री जी ने कोई किराया नहीं बढ़ाया है। हम जानते हैं कि चाहे रेल बजट हो या जनरल बजट हो, वह इस प्रकार से पेश होता है कि आम आदमी को लगता ही नहीं है कि उसके ऊपर कितना कर का बोझ आया, कितना टैक्स आया है। वे समझ नहीं पाते हैं, लेकिन बाद में पता लगता है कि उन पर भारी कर का बोझ डाल दिया गया है। जैसा माननीय रेल मंत्री जी ने फास्ट ट्रेन को सुपर फास्ट ट्रेन बनाकर पेश किया, इसे सुपर फास्ट ट्रेन बनाया नहीं लेकिन सुपर फास्ट घोाति करके जो किराया वसूल किया वह किससे वसूल किया गया? यह उसी आम आदमी, उसी पैसेंजर से वसूल किया गया, इस तरह से क्या किराया नहीं बढ़ाया? यह कहा जाता है कि किराया बढ़ाया नहीं लेकिन इनडॉयरेक्टली जो बढ़ाते हैं, उसका हम कभी जिक्र नहीं करते हैं। इस प्रकार से उन्होंने जो किराया बढ़ाया उसका बोझ तो पैसेंजरों पर ही पड़ा।

आम आदमी ट्रेन में सफर करता है, अगर किसी बेचारे को जल्दी में जाना होता है तो वह ट्रेन में चढ़ जाता है और अगर वह पकड़ा जाता है तो इसकी पैनल्टी 250 रुपया है। मैं एक बार ट्रेन में गया तब टीसी ने किसी को पकड़ा, उस बेचारे के पास टिकट थी लेकिन जहां जाना था, वहां की नहीं थी। उससे 250 रुपए पैनल्टी ली गई, डबल चार्ज किया गया। उसके पास पैसे नहीं थे, उसके साथ आम पैसेंजर जो सफर कर रहे थे, पैसा उन्होंने दिया। यह कम बात नहीं है, बहुत बड़ी बात है, इसे आम आदमी बयान नहीं कर सकता। इस तरह से 250 रुपए की पैनल्टी क्यों है? यह पैनल्टी धीरे-धीरे बढ़कर 250 रुपया हो गई है। मैं रेल मंत्री जी से विनती करता हूं कि पैनल्टी चार्ज को कम करें।[r57]

बजट में एक प्रावधान रखा गया है, जिसके बारे में बार-बार कहा जाता है कि हमने यात्रियों के लिए एक रुपये का रिलीफ दिया है। जो सैकिंड क्लास में चढ़ने वाले आम आदमी हैं, उन्हें रिलीफ दिया है। आपने कहा कि हम गरीबों के लिए गरीब रथ चला रहे हैं। अच्छा है, आपने गरीब रथ चलाया। लेकिन आज गरीबों के नाम सत्ता में आने के बाद लोग गरीबों को भूल जाते हैं। आज गरीबों के नाम पर जो पैसा जाता है, वह पैसा गरीबों तक नहीं पहुंचता है। इसी प्रकार से इस गरीब रथ में कितने गरीब बैठेंगे, वह अलग बात है। ठीक है, आपने गरीब रथ चलाया लोगों को और सुविधा मिली। लेकिन जो सैकिंड क्लास में सफर करने वाले पैसेंजर्स हैं, उनके लिए एक रुपये का रिलीफ दिया गया है। क्या एक रुपये का रिलीफ देना मजाक नहीं है? जबकि आपने जिन ट्रेनों को सुपरफास्ट घोाित किया है, उनमें दस से लेकर पचास रुपये तक आपने गरीबों से सुपरफास्ट चार्ज ले लिया और दूसरी तरफ कहते हैं कि हमने तुम्हें एक रुपये का रिलीफ दिया है। यह हमारे यात्रियों के साथ एक बड़ा क्रूर मजाक है। आज भिखारी भी एक रुपया नहीं लेता है। भीख मांगने वाला भी कहता है कि साहब मुझे पांच रुपये दो तो मैं कुछ खा पाऊंगा, नहीं तो खा नहीं पाऊंगा। एक रुपये का रिलीफ देना मजाक है, यदि आपको देना है तो पांच रुपये नहीं, दस रुपये या बीस रुपये का रिलीफ दो। तभी ऐसा लगेगा कि आप कुछ रिलीफ दे रहे हैं। अन्यथा एक रुपये का रिलीफ देकर आप सारे जग को कह रहे हो कि मैं बड़ा दानेश्वरी हूं, मैंने बीस हजार करोड़ रुपये कमाये हैं, मैं आपको एक रुपया दे रहा हूं। इसका क्या मतलब है? मैं माननीय रेल मंत्री जी से कहूंगा कि इस एक रुपये के रिलीफ पर फिर से विचार करें और ऐसा रिलीफ दें, जिससे कम से कम गरीब यात्रियों को ऐसा लगे कि हमें वाकई कुछ रिलीफ मिला है। ये रिलीफ उन्हें देना चाहिए।

सभापति महोदय, यहां हमारे मित्र, श्री राम कृपाल यादव ने कहा कि यह बहुत शानदार बजट है। इसमें सबके साथ न्याय किया गया है। मुझे यह सुनकर बड़ा अचरज होता है कि सबके साथ न्याय कैसे किया गया है। जो वह कह रहे हैं, उससे ऐसा लगता है कि जिन्होंने उन्हें ब्रीफ किया है, वह गलत ब्रीफ किया है। मैं एक उदाहरण देना चाहता हूं, उन्होंने कहा कि गुजरात में पांच ट्रेनें चलाईं। माननीय लालू प्रसाद यादव जी ने जो पढ़ा, वही पूरा बजट है, उसमें सिर्फ तीन ट्रेनें हैं। एक छत्रपति साहू महाराज टर्मिनल से कोल्हापुर, अहमदाबाद की ट्रेन है। दूसरी ट्रेन वडोदरा-मेलाड चलाई, वह मेमू ट्रेन जैसी है। ऐसा नहीं है कि वह बहुत लम्बी ट्रेन है। तीसरी ट्रेन गांधीधाम-पालनपुर चलाई है। बहुत छोटे-छोटे अंतर की ये ट्रेन हैं। ये तीन ट्रेन इन्होंने चलाई हैं और कहते हैं कि पांच ट्रेनें चलाई हैं। जो बीच में से पास होती हैं, वे भी हमारी ट्रेनें गिनी जाती हैं। मैं कहना चाहता हूं कि रेल सुविधा के विकास का पूरे देश में जो बैलेन्स होना चाहिए, वह बैलेन्स्ड विकास नहीं है, यह बिल्कुल इम्बैलेन्स्ड विकास है। मैं यह कहूंगा कि गुजरात के साथ बार-बार अन्याय किया गया है। गुजरात से ही हमारे राज्य मंत्री जी यहां बैठे हैं। मैं उनसे यह रिक्वैस्ट जरूर करूंगा कि जो अन्याय हो रहा है, आप इस अन्याय को क्यों सहते हैं? आप कहिये कि गुजरात में जहां पर डवलपमैन्ट ज्यादा है, जहां रेवेन्यू ज्यादा है, आज सबसे अधिक जोन की जो इंकम होती है, वह वैस्टर्न जोन से होती है। इसके अलावा वैस्टर्न जोन की जो रेल लाइनें पास होती हैं, उनमें से 70 परसैन्ट रेल लाइनें गुजरात से पास होती है। फिर गुजरात को क्या मिला? गुजरात को सिर्फ तीन ट्रेनें मिलीं।

सभापति महोदय, इसके अलावा एक्सटैन्शन की जो बात बताई गई, उसमें 23 ट्रेनों में से एक ही ट्रेन साबरमती एक्सप्रैस को वाराणसी तक एक्सटैन्ड किया गया है। 23 ट्रेनों में से केवल एक ही ट्रेन को एक्सटैन्शन दिया गया है। बजट में बहुत सारे नये प्रोजैक्ट्स का प्रावधान किया गया है, लेकिन गुजरात को एक भी नहीं मिला। पांच सौ किलोमीटर की नई लाइन, पांच लाइन, लेकिन इनमें से एक भी गुजरात को नहीं मिली। हमारी राज्य सरकार ने दस नई रेल लाइनों के सर्वे के लिए रेल मंत्री जी से दरख्वास्त की थी, लेकिन उसमें कोई इंक्लूजन नहीं हुआ।

इसी प्रकार से बजट में 14 ट्रेनों की फ्रीक्वैन्सी बढ़ाई गई है। लेकिन गुजरात के लिए सिर्फ दो ट्रेनों की फ्रीक्वैन्सी बढ़ाई गई[MSOffice58]।

नई रेललाइनों में जो 18 नई रेललाइनों की घोाणा की गई, उनमें गुजरात के लिए एक भी नहीं है। गेज कंवर्जन के मामले में भी जो 17 रेलगाड़ियों के लिए घोाणा की गई है, उनमें गुजरात के लिए एक भी नहीं है। हमारी सरकार ने भी मांग की थी। गुजरात के सांसदों ने भी माननीय लालू प्रसाद जी को लिखा था, श्रीनारन भाई को भी लिखा था, हम वेलु जी से भी मिले कि भरुच और देहज के बीच ट्रेन शुरू की जाए तथा पाटन और समदड़ी के बीच तथा अहमदाबाद-उदयपुर और समदड़ी, इन सब के लिए हमने गेज कंवर्जन के लिए रिक्वेस्ट की थी। राज्य सरकार ने 9 दरख्वास्त की थी लेकिन हमारी एक भी दरख्वास्त रेल बजट में इंक्लूड नहीं की गई।

हमने डबलिंग की मांग भी की थी। आप जानते हैं कि माननीय श्रीनारन भाई भी आदिवासी एरिया से आते हैं। हमारे यहां सूरत से जो भुसावल तक सिंगल लाइन है और अहमदाबाद से साउथ बाउंड करीब 15-17 ट्रेन हैं, वे सब सिंगल ट्रैक से जाती हैं लेकिन सिंगल ट्रैक

से जाने से वे रेगुलरली बिल्कुल इररेगुलर हो जाती हैं। घंटों तक वे कोई न कोई स्टेशन पर पड़ी रहती हैं। उनके डबल ट्रैक के लिए हम वर्षों से मांग कर रहे हैं लेकिन आज तक इस बारे में कुछ नहीं किया गया। वे कहते हैं कि यह कमर्शियली वॉयबल नहीं है। कहते हैं कि हमारे आदिवासी एरिया का विकास करना है। विकास लाइन डाले बिना कमर्शियल वॉयबल कैसे होगा? इसलिए एक बार आप लाइन तो डालिए। मैं निवेदन करूंगा कि यह जो सूरत-भुसावल के बीच का सिंगल ट्रैक है, बिना विलम्ब उसे डबल ट्रैक का बनाना चाहिए। डबलिंग की मांग पूरी करनी चाहिए।

यहां पर जो फ्रेट कौरीडोर की बात हुई, माननीय रेल मंत्री जी ने भी उसकी घोाणा की कि ऐसा फ्रैट कौरीडोर वेस्टर्न साइड में भी बनेगा और वह नेहरू क्वाडिलेटरल टर्मिनल से दिल्ली तक जाएगी। यह अच्छा है लेकिन मैं यह पूछना चाहूंगा कि यह कब पूरी होगी? हमें एक लॉलीपॉप की तरह प्रोमिस दिया गया कि यह बन जाएगा लेकिन कब बनेगा, कितनी लागत से बनेगा, इसका कोई जिक्र इसमें नहीं किया गया। हमारी मांग है कि जो कांइला-भटिंडा रेल लाइन का विद्युतीकरण होना है, उसे जल्द से जल्द करना चाहिए। यह जो फ्रेट कौरोडोर है, उससे अगर इसे जोड़ा जाएगा तो सरकार को भी रेवेन्यू मिलेगा और वहां सारी सहूलियतें हम पैदा कर सकेंगे। मैं जिस निर्वाचन क्षेत्र से आता हूं, वहां पर एक हजीरा पोर्ट है, लाखों-करोड़ों रुपये का वहां पर इंवेस्टमेंट पड़ा है। अब हजीरा बंदरगाह से जो हमारी मुम्बई-दिल्ली रेल लाइन जाती है, इस से जोड़ने के लिए मीटिंग हो गई, इसके लिए किसे कितना पैसा देना है, वह भी हो गया लेकिन रेल बोर्ड या रेल मंत्रालय की ओर से इसमें आगे बढ़ने का काम अभी तक नहीं हुआ है। मैं चाहूंगा कि जो हजीरा बंदरगाह है, उसे मुम्बई-दिल्ली रेल लाइन से जोड़ा जाए तो इससे बहुत ही फायदा होगा। साउथ गुजरात में और पूरे हजीरा बंदरगाह में जितनी इंडस्ट्री हैं, उनका और विकास हो जाएगा। मैं कहना चाहूंगा कि चाहे वेस्टर्न ज़ोन हो, चाहे मुम्बई डिवीजन हो लेकिन वेस्टर्न जोन की जो रेल लाइनें हैं, 70 प्रतिशत गुजरात से पास होती हैं। हमारी मांग है कि जो वेस्टर्न रेलवे का हैड क्वार्टर है, उसे मुम्बई से लाकर अहमदाबाद में शिफ्ट किया जाना चाहिए।

इसी प्रकार से जो मुम्बई डिवीजन आज मुम्बई में है जबकि मुम्बई डिवीजन की जो रेल लाइन है, वह सूरत और सराउंडिंग एरिया में है। मुम्बई में सिर्फ 30 से 50 कि.मी. की रेल लाइन है। बाकी सभी सूरत के आस-पास हैं। हमने मांग की है कि जो रेल डिवीजन है, जो मुम्बई में है, उसे वहां से शिफ्ट करके सूरत में बनाया जाना चाहिए। इससे मुम्बई से जो भुसावल आज 500 कि.मी. है, वह 200 कि.मी. पर आ जाएगा। इसी प्रकार से जो हमारे यहां खासकर सूरत में, चाहे आन्ध्र के हों या बिहार के हों या तमिलनाडु के हों, लाखों लाखों को हम रोजी-रोटी देते हैं।

हम डायमेंड और टैक्सटाइल उद्योग में रोजगार देते हैं। हम चाहते हैं कि आने जाने के लिये उन लोगों के लिये रेल सुविधा बढ़ाई जाये। जो यू.पी. के रहने वाले लोग हैं, वे चाहते हैं कि वाराणसी तक सीधी ट्रेन चलाई जाये। बिहार वाले चाहते हैं कि पटना तक सीधी गाड़ी दी जाये। इसलिये मैं मांग करूंगा कि हमारे गुजरात के लाखों लोग, जो बिहार और यू.पी. के रहने वाले हैं, उनसे हमारे यहां एम्पलायमेंट जेनरेशन हो रहा है, उन्हें रेल की सुविधा दी जाये। मुझे विश्वास है कि माननीय रेल मंत्री जी हमारी मांग पूरी करेंगे।

सभापति जी, नवसारी चैम्बर्स ऑफ कॉमर्स ने मांग की है कि नवसारी में कर्णावती एक्सप्रेस, अवध एक्सप्रेस और राणकपुर एक्सप्रैस का ठहराव दिया जाये जिसके लिये माननीय मंत्री जी ने हामी भरी थी।

सभापति जी, अंत में, एक बात कहकर मैं अपना भाण समाप्त करूंगा। गुजरात में साउथ इंडिया और विशेाकर केरल के लोग रहते हैं जिनके लिये दक्षिण भारत की तरफ जाने के लिये कोई सीधी ट्रेन नहीं है। हमारी मांग है कि तिरुअनंतपुरम-निजामुद्दीन तक जाने वाली ट्रेन का सूरत में स्टापेज दिया जाये। इसके अलावा मुम्बई-निजामुद्दीन सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रेस ट्रेन, जो सूरत से होकर निकलती है, उसका स्टापेज भी दिया जाये। इससे लोगों को अच्छी सुविधा मिल सकेगी। वलसाड़ से अहमदाबाद के लिये एक ट्रेन चलती है जो अहमदाबाद में दिनभर पड़ी रहती है। मेरी मांग है कि इसे पालनपुर तक बढ़ाया जाये जिससे लाखों यात्रियों को सुविधा मिल सकेगी।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपका धन्यावाद करता हूं कि आपने मुझे बोलने के लिये समय दिया।

SHRI SANAT KUMAR MANDAL (JOYNAGAR):I heartily congratulate the Hon'ble Railway Minster for having presented 3 consecutive Railway Budgets without increasing the fares. Further

for his turning the lose-incurring Railways into a profit making. It is a great achievement. It is really a propeople railway budget.

I also welcome the introduction of number of Garib Raths, A TM facility, etc. Thrust is being given for safety and security aspects in the Railways. Provided freight reduction in number of essential items. All these measures would definitely benefit the common man. However, Railways is a Government entity and should not be profitmotive only. But, if such profits are mainly re-invested for the completion of various ongoing projects as well as for providing new railway infrastructure, it would be good for the overall economic development of the country.

Sir, I am to mention here about the significance of the Sealdah - Canning line. It is the second railway line constructed in the country. Under Sealdah South Section, the doubling project of railway line between Sonarpur to Canning is going on. I thank the Hon'ble Minister for the completion of First phase between Sonarpur to Ghutiari Sharif. I further request that the Second Phase (Ghutiari Sharif to Canning) should also be provided with adequate funds for speedy completion of this project. Because, Canning is the gateway of Sundarbans.

Sundarbans is a group of islands. Consists the largest delta of the planet, dense mangrove forests, National Park housing wide range of wild animals especially the world famous Royal Bengal Tigers. Totally it is a scenic beauty being visited by hundreds of tourists from within the country and also from abroad. Sundarbans earns foreign exchange to the country.

---

*The speech was laid on the Table.

Sundarbans is a rural area having all the administrative set ups at Kolkata.
Moreover, Kolkata is the nearest business centre for the people of Sundarbans. Therefore, the people of Sundarbans ultimately have to reach Kolkata for all their day to day economy needs. However, the manifold increase in population of Sundarbans demands for more rail services and better amenities.

Canning is the gateway of Sundarbans. A large volume of vegetables and marine products, especially the Crabs, are being exported from this region through the Canning Railway Station. In all respects, Canning is the very important railway station in Sealdah South Section. The Railway Department had aiready declared the Canning as a Model Station.

However, there are a number of demands from the railway commuters of Sealdah South Section, which are as follows:-

1. There is a proposal for extension of Sealdah - Canning Railway line upto Sonakhali. A survey was also carried out by IRCON. However, now extending the line upto Jharkhali, which is the tip of Sundarbans, will bring in more revenue to the Railways. Day by day, the tourists for Sundarbans are increasing but because of the absence of such facility, they are experiencing much hardship in taking up their journey. The extension of the Railway

line upto Jharkhali will also play an important role in the socio-economic development of the people of the area. There are two bridges over the rivers Malta and Hogal in this proposed line. One bridge is already over and another is on-going. Therefore, the connecting the land area through railway line is only left. Therefore, it is suggested that a re-survey should be conducted and the project should be taken up for the benefit of Sundarbans tourists.

2. Construction of an Over Bridge at Piyali Railway Station in Sealdah Canning line with level crossing facility for the smooth and safe moving of commuters and vehicular traffic;

3. Upgradation of Betberia Ghola halt station in Sealdah - Canning line into a regular station with all necessary passengers' amenities as the number of commuters to and from the station has increased considerably;

4. Installation of a new railway station between Canning and Taldi stations for the smooth journey of the students of B.S. College, Tangrakhali and the local people as the population of the locality has increased to a greater extent. This area is thickly populated and most of the passengers are belong to this area under this Section.

5. A special train may be introduced from Sealdah to Ghutiari Sharif station on every Thursday evening and a special train from Ghutiari Sharif to Sealdah on the next day i.e. friday considering the unusual influx of pilgrims for "Mazar" at Ghutiari Sharif;

6. Joynagar is a municipal town and commuters from different places around Joynagar avail trains from Joynagar Railway Station as transport facility is better at Joynagar. It is, therefore, suggested that the Joynagar Railway Station in Sealdah-Lakhmikantapur line should be upgraded and adequately renovated so that better amenities may be available to the passengers such as 'Pay & Use' toilet, waiting room facility, better drinking water facility.

7. Speedy completion of the First phase of the double lines in the Baruipur - Lakshmikantapur line from Baruipur to Dakshin Barasat Railway Stations;

8. Augmentation of security arrangements at different railway stations and inside the railway compartments in view of the spurt in decoities and other criminal activities;

9. Increase in number of trains in Sealdah - Canning and Sealdah Lakshmikantapur sections.

Keeping in mind the alarming increase in passengers and the existing number of trains is inadequate to cope with the situation.

Therefore, I urge upon the Hon'ble Railway Minister to consider the grievances of the much neglected people of Sealdah South Section and provide adequate budgetary provisions and steps to implement the said demands of Sundarbans.

SHRI VINOD KHANNA (GURDASPUR): The following are the demands of my constituency Distt. Gurdaspur. They are long pending and I hope this time you shall fulfill them.

DISTRICT GURDASPUR DEMANDS VIS-AVIS RAILWAYS

-

1. Dhauladhar Express to be changed from tri-weekly to a daily train.

2. Stopage of Superfast trains Puja Express, Malwa Express and other at Mukerian station.

3. A full-length first class AC compartment to be attached in auladhar Express.

4. Three-tier AC compartment to be attached to Dhauladhar Express.

Station of origin of Dhauladhar may be changed from old Delhi to New Delhi.

6. Changing the name of Chakki bank station to Pathakot Cantt.

7. Starting a daily Pathankot -Delhi-Pathankot Shatabdi Express.

8. Starting increased DMU service between Pathankot -Amritsar.

9. Provide stations at Parmanand, Jhakholari and Bharoli in Amritsar-Pathankot sector.

10. Construction of manned railway crossing at Mamoon, Pathankot and 7 other places in Gurdaspur.

11. Construction of ROB at Jhakolari.

12. Construction of Yatri Niwas at Chakki Bank station.

With regards,

---

*The speech was laid on the Table.

कुँवर मानवेन्द्र सिंह (मथुरा): सभापति जी, माननीय रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट 26 फरवरी को प्रस्तुत किया है, मैं उसके स्वागत और समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : You can place it on the table.

कुँवर मानवेन्द्र सिंह : मैं बोलना चाहूंगा।

MR. CHAIRMAN: There are about 36 Members to speak from your side. You must bear it in mind.

कुँवर मानवेन्द्र सिंह : देश के तमाम वर्गों के लोग, चाहे वे मजदूर हों, किसान हों, गरीब हों, अमीर हों, मध्यम वर्ग के लोग हों, सब ने इस रेल बजट की भूरि-भूरि प्रशंसा की है। जैसा माननीय रेल मंत्री जी ने कहा कि जिस तरह भगवान कृण ने गोपी-गोपियों को सहारा देकर उन्हें गोवर्धन पर्वत के माध्यम से मुसीबत से बचाया था, उसी प्रकार मैं दोनों रेल राज्य मंत्रियों तथा समस्त रेल अधिकारियों, कर्मचारियों को अपनी ओर से और भारतर्वा की जनता तथा इस सम्मानित सदन की ओर से हार्दिक बधाई देता हूं।

माननीय रेल मंत्री जी ने जनता पर बिना कोई बोझ डाले, बिना किराये में एक पैसे की वृद्धि किये रेल को मुनाफा दिया है, वह ि वशेा तौर पर बधाई के पात्र हैं। गत र्वा 14,700 करोड़ रुपये की तुलना में इस र्वा रेल ने 20 हजार करोड़ रुपये का मुनाफा कमाया है। डि वडेंड भुगतान करने के बाद कर्मचारियों का फंड बैलेंस 349 करोड़ रुपये रह गया था। रेल विभाग में 14 लाख कर्मचारी हैं जिन्होंने बड़ी मेहनत से रेल की मदद की है।[s59]

19.00 hrs.

उसको उन्होंने काफी डिविडैन्ड देकर रेल कर्मचारियों की मदद भी की है जो मैं आगे आपको बताऊंगा। इसमें उन्होंने प्रथम नौ माह में जो रिकार्डतोड़ निपादन किया, नौ महीने में हमारी यात्री आय 14 प्रतिशत एवं अन्य कोचिंग आय में 48 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की गई। अभी तक दर्ज की गई वृद्धि को ध्यान में रखते हुए कोचिंग माल सकल यातायात आय संशोधक क्रमशः अनुमान 17400, 1726, 42299 एवं 63120 करोड़ रुपये निर्धारित किये गये हैं जिसके लिए रेल मंत्रालय विशेा बधाई का पात्र है। यातायात आय गत र्वों की अपेक्षा 16 प्र ातिशत और बजट अनुमानों की अपेक्षा 5.5 प्रतिशत बढ़ने की संभावना इसमें प्रदर्शित की गई है जिसके लिए बधाई के साथ साथ आप सबका आभार भी हम व्यक्त करते हैं।

इसके अलावा जो विशेा बात है, रेलवे के 150 साल से अधिक के गौरवशाली इतिहास में शायद यह पहला र्वा है जब हमारा फंड बैलैन्स बढ़कर 16 हजार करोड़ रुपये और लगाई गई पूंजी पर रिटर्न का प्रतिशत, अर्थात् अभ्यार्थ पूंजी पर शुद्ध राजस्व रेशियो 20 प्रतिशत के ऐतिहासिक स्तर पर पहुंच जाएगा, ऐसी संभावना है।

भारतीय रेल का नाम विश्व की उन चुनिन्दा रेलों में शुमार हो जाएगा जिसकी ऑपरेटिंग रेशियो 80 प्रतिशत से कम है। लेकिन जहां मंत्री जी ने कहा कि हमें इस उपलब्धता से संतुट नहीं होना है, हमें उत्साह और जोश से लबालब रेलकर्मियों पर विकास की नई कहानी लिखनी है और भविय में आगे बढ़ना है। इसके लिए मैं आपको विशेा बधाई देता हूं। इसके साथ परिवहन में लगातार तीसरे साल हमारा प्रदर्शन शानदार रहा। लगभग 60 मिलियन टन की अतिरिक्त लोडिंग होने की संभावना उन्होंने प्रदर्शित की है। इसके साथ यूपीए सरकार के तीन र्वों में लगभग 179 मिलियन टन की अतिरिक्त लोडिंग हो जाएगी और 90 के पूरे दशक में हुई अतिरिक्त लोडिंग में 120 प्रतिशत से अधिक यह लोडिंग की व्याख्या की है जो कि अनोखी उपलब्धि है। इसके साथ मैं आपका ह्रदय से आभार व्यक्त करूंगा क्योंकि अभी हमारे साथी सांसद ने कर्मचारियों की बात इस सदन में की थी। मैं रेल मंत्री महोदय को इसके लिए बधाई दूंगा कि 14 लाख रेल कर्मचारी जिन्होंने रेल में निरंतर रात दिन काम करके इतना मुनाफा दिया है, उसके लिए उन्होंने बेमिसाल प्रतिबद्धता का परिचय देते हुए रेलवे का वित्तीय कायाकल्प किया है। रेल कर्मचारियों को 59 दिन के बजाय 65 दिन के वेतन के बराबर बोनस का भुगतान कर उनका मनोबल बढ़ाया है। उसके लिए आप विशेा बधाई के पात्र हैं। इसके अलावा स्टाफ बैनिफिट फंड में रेलवे के अंशदान को प्रतिव्यक्ति 30 रुपये से बढ़ाकर 35 रुपये वार्षिक करने का प्रस्ता व है जिसके लिए मैं आपको बधाई देता हूं।

अतिरिक्त अंशदान में तीन रुपये, प्राकृतिक आपदाओं में तत्काल राहत प्रदान करने के लिए दो रुपये, रेल कर्मचारियों के शारीरिक दृटि से विकलांग बच्चों को विशेाकर बालिकाओं की शिक्षा प्रदान करने और कामकाजी हुनर सिखाने के लिए किया जाएगा। आप इसके लिए विशेा बधाई के पात्र हैं। अभी हमारे सम्मानित सीपीआई(एम) के माननीय सदस्य कर्मचारियों की बात कर रहे थे। उसका विशेा ध्यान रखा गया है। इसके साथ साथ स्टाफ कालोनियों की स्थिति में आमूलचूल सुधार करने का प्रावधान रखा है। इसके लिए रखरखाव का भी प्रावधान

उन्होंने किया है। सार्वजनिक भागीदारी और सार्वजनिक निजी भागीदारी के सभी विकल्पों पर विचार किया जाएगा, भविय में इसका प्रावधान है। [H60]

हर दिशा में एक विशेा व्यवस्था, जो वैकल्पिक व्यवस्थाओं के प्रावधान किए हैं, इस तरह के बजट का प्रावधान न कभी सुना था और न ही कभी देखा गया, इसे आज मंत्री जी ने स्वत: साकार करके दिखाया है। इसके साथ-साथ कर्मचारी फेडरेशन को विश्वास में लेकर बड़े अस्पतालों में भर्ती, मरीजों और रिश्तेदारों के ठहरने की व्यवस्था, शहरों अर्थात दिल्ली, मुंबई, कोलकाता और चेन्नई में अस्पतालों के निकट 50 कमरे के रेस्ट हाउस बनाएं जाएंगे और कर्मचारियों के लिए रेलकर्मियों को मामूली चार्ज पर यह सुविधा प्रदान कराई जाएगी। इसके लिए मंत्री जी और आप सब विशेा बधाई के पात्र हैं। इसमें बीस हजार करोड़ रुपए के ऐतिहासिक सरप्लस, बेहतरीन ऑपरेटिंग रेशियो में 79 प्रतिशत, 667 मिलियन टन के लक्ष्य की तुलना में 726 मिलियन टन का रिकार्ड लदान, इसके अलावा अन्य बहुत सी बातें हैं, लेकिन मैं अधिक समय न लेते हुए इन्हें टेबल पर रख दूंगा, जिसे कि आप इसमें सम्मिलित करेंगे। आपने गरीब लोगों के लिए स्लीपर कोचेज़ में अच्छी सीटों की व्यवस्था की है, उसमें जो अन्य सवारियां सफर करती हैं, उन्हें भी इससे लाभ मिलेगा। आपने सुपर फास्ट ट्रेन में द्वितीय श्रेणी में टिकट पर लगने वाले सुपर फास्ट चार्ज में 20 प्रतिशत की कमी की है। नये डिजाइन के स्लीपर क्लास कोच में चार प्रतिशत की सामान्य कमी की जाएगी, यह आपने वायदा किया है। इसके अलावा चेयर कार के किराए में आठ प्रतिशत की और पीक सीज़न में चार प्रतिशत की कमी की जाएगी और लोकप्रिय गाड़ियों में चार प्रतिशत की कमी और की जाएगी, ऐसी कई चीजों में आपने कमी की है, उसके लिए आप बधाई के पात्र हैं। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Thank you for your considerations. Now, please conclude. You have taken so much time. Now, you may lay the remaining portion of your speech on the Table of the House.

कुंवर मानवेन्द्र सिंह :महोदय, मैं अपने क्षेत्र की चार-पांच मांगें करूंगा। अहमदाबाद से मथुरा, सम्पर्क क्रांति रोकने की मैंने मांग की थी, हमारे रेल राज्य मंत्री जी उसी क्षेत्र से आते हैं, मैं उनसे अनुरोध करूंगा। माननीय रेल मंत्री जी ने गरीब रथ को मथुरा पर रोकने का, वहां पर ट्रेफिक मेम्बर को भी बुला कर आदेश दिया था, मगर गरीब रथ को मथुरा पर नहीं रोका गया। मेरा आपसे आग्रह है कि वहां उसे रोका जाए। मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मथुरा को विश्वस्तरीय स्टेशन की घोाणा करके 16 स्टेशन में शामिल किया है, आप उसके लिए बधाई के पात्र हैं। पिछली बार पटना, मथुरा-पटना की रेल की घोाणा की थी, वह अभी नहीं चल पाई है, उसे चलाया जाए। हमारे यहां से कोलकात्ता के लिए कोई ट्रेन नहीं है, केवल एक तूफान है। मैं बार-बार कहता हूं, आपसे अनुरोध करता हूं कि कोलकात्ता के लिए हमें गाड़ी दी जाए। इसके अलावा आपने हमारे यहां एक सर्वे करवाया है, मैं आपसे आग्रह करूंगा कि जो खुर्जा-राया रेल लाइन का सर्वे हुआ है, मेरे क्षेत्र में जो बाजना, नौझील, सुरीर, टेटीगांव, मांठ, राया को अगले बजट में शामिल करके काम शुरु कराया जाए। तीन फ्लाईओवर हैं, शहर में मछली मंडी, छटीकरा, छाता को करवाया जाए। वृंदावन को बड़ी लाइन से जोड़ा जाए। मैं अन्य बातें आपको लिख कर दूंगा। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अंत में एक विशेा बात कहता हूं, मैंने पिछली बार भी सदन में मांग की थी कि भारत रत्न से इन्हें यहां पर सुशोभित किया जाए, इसके लिए मैं भारत सरकार से सदन में मांग करता हूं, क्योंकि इन्होंने रेलवे को लाभ पहुंचाया है।[rep61]

सभापति जी, मेरा सुझाव है कि माननीय रेल मंत्री जी को 'भारत रत्न' की उपाधि से विभूति किया जाए। अन्त में, इन्हीं शब्दों के साथ, मैं समय देने के लिए आपका आभार प्रकट करता हूं।

* 1.हमारी उपलब्धियां

- 20,000 करोड़ रुपए का ऐतिहासिक सरप्लस
- बेहतरीन ऑपरेटिंग रेशियों (79 %)

- 667 लक्ष्य मिलियन टन के लक्ष्य की तुलना में 726 मिलियन टन का रिकॉर्ड लदान

2. <u>रेल यात्रियों को बजट का तोहफा</u>

- साधारण एवं गैर सुपरफास्ट एक्सप्रेस गाड़ियों के द्वितीय श्रेणी के किराए में प्रति यात्री 1 रुपए की कमी
- सुपरफास्ट गाड़ियों के अनारक्षित सुपरफास्ट चार्ज में 20 % की कमी
- प्रथम एसी तथा द्वितीय एसी के किराए में क्रमशः 6 % व 4 % की कमी
- नए डिजाइन के कोच के स्लीपर, चेयरकार तथा एसी थ्री टियर किराए में कटौती
- ई-टिकट पर लिए जाने वाले शुल्क में भी कमी
- आम जनता के लिए अनारक्षित द्वितीय श्रेणी में गद्देदार कुशन वाली सीटों का प्रावधान
- प्रत्येक नई रेलगाड़ी में 6 अनारक्षित द्वितीय श्रेणी के डिब्बों का प्रावधान तथा खुदरा व्यापारियों एवं दुग्ध विक्रेताओं के लिए वेंडर्स कोच की व्यवस्था
- वरिठ नागरिकों एवं 45 र्वा से अधिक आयु की महिलाओं के लिए लोअर बर्थ सुनिश्चित करने का प्रावधान
- कर्मचारी चयन आयोग तथा संघ लोक सेवा आयोग की मुख्य परीक्षा में भाग लेने के लिए विद्यार्थियों को द्वितीय श्रेणी में 50 प्रतिशत की रियायत

……. This part of the speech was laid on the Table.

3. <u>बजट में रेल सेवाओं में बढ़ोत्तरी का प्रावधान</u>

- सभी राज्यों को अधिक से अधिक रेल सेवाएं देने का प्रयास
- 8 जोड़ी गरीब रथ
- 32 जोड़ी नई गाड़ियां
- 23 जोड़ी गाड़ियों के सेवा में विस्तार
- 14 जोड़ी गाड़ियों के फेरों में वृद्धि

4. इस वित्तीय वर्ा में हमारा लक्ष्य

- 785 मिलियन टन लदान तथा 71 हजार 218 करोड़ रुपए की कुल यातायात आमदनी का लक्ष्य
- नई लाइन, आमान परिवर्तन, दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण को पिछले साल की तुलना में लगभग दोगुना करने की योजना

5. माल व्यवसायियों को राहत

- मालभाड़े में कोई वृद्धि नहीं
- डीजल एवं पेट्रोल के भाड़े में 5 प्रतिशत की कमी
- घरेलू उद्योग के लिए ढोए जाने वाले आयरन ओर के भाड़े में 6 प्रतिशत की कमी
- मालभाड़े की उच्चतम श्रेणी 220 से घटाकर 210 की गई

6. रेलवे सुरक्षा एवं संरक्षा पर विशेा ध्यान

- रेल सुरक्षा पर विशेा ध्यान, आधुनिक तकनीकी से मुख्य स्टेशनों की सुरक्षा व्यवस्था
- आधुनिक उपकरण जैसे मेटल डिटेक्टर, सीसीटीवी तथा स्मार्ट वीडियों कैमरे के द्वारा सुरक्षा की चाक-चौबंद व्य वस्था
- आरपीएफ के आधुनिकीकरण तथा रिक्त पदों को भरने का अभियान
- ओवर-एज हो रही परिसंपत्तियों का नवीकरण
- दुर्घटना रोकने के हरसंभव प्रयास

7. भारतीय रेल को नं. 1 बनाने का प्रयास जारी

- डेडीकेटेड फ्रेट कॉरीडोर का निर्माण

- विश्वस्तर के स्टेशनों का निर्माण
- रेलवे के आधुनिकीकरण के लिए बड़ी तथा महत्वाकांक्षी योजनाओं
- पीपीपी के माध्यम से लॉजिस्टिक्स पॉर्क एवं कृषि आउटलेट बनाने की योजना *

श्री वीरेन्द्र कुमार (सागर) :महोदय, प्रस्तुत रेल बजट में मध्य प्रदेश तो उपेक्षित है ही किंतु मध्य प्रदेश का कटनी बीना रेल क्षेत्र जो गुड्स ट्रेक के रूप में जाना जाता है। नई सुविधाओं से पूरी तरह वंचित रह गया है जिससे सागर एवं दमोह संसदीय क्षेत्र के नागरिकों में गहन निराशा देखी जा रही है। यहां के लोगों में काफी असंतोा है कि एक भी नई ट्रेन इस रूट पर प्रारंभ नहीं की गयी एवं कुछ स्टेशनों पर पूर्व में चलने वाली ट्रेनों के स्टापेज की मांग की गयी थी वह स्टापेज भी नहीं किये तथा हीराकुंड एक्सप्रेस, क्षिप्रा एक्सप्रेस, राजकोट एक्सप्रेस एवं जबलपुर जम्मू तवी एक्सप्रेस ट्रेनों को सप्ताह के सातों दिन चलाने की मांग की जा रही थी। इन ट्रेनों के दिन भी नहीं बढ़ाये गये। रायपुर से लखनऊ गरीब रथ एक्सप्रेस जो कि सप्ताह में 2 दिन चलना प्रस्तावित है इस ट्रेन को रायपुर बिलासपुर कटनी सागर, बीना झांसी, कानपुर, लखनऊ इस रूट से चलाया जाना चाहिये। इस संबंध में विभागीय अधिकारियों का कहना है कि रायपुर, कटनी, मानिकपुर, झांसी शार्टकट है तथा कटनी, बीना, झांसी लम्बा रास्ता है जबकि दुर्ग छत्तीसगढ़ संपर्क क्रांति दुर्ग कटनी, बीना, झांसी निजामुद्दीन इसी रास्ते पर चल रही है तथा जबलपुर निजामुद्दीन सप्ताह में दो दिन नई ट्रेन वाया इटारसी प्रस्तावित है जो कि लंबा रास्ता है जबकि नजदीक रास्ता जबलपुर कटनी बीना झांसी निजामुद्दीन है इसी तरह जबलपुर से लखनऊ ट्रेन पूर्व से ही कटनी मानिकपुर झांसी कानपुर लखनऊ के रास्ते चल रही है। सागर से कानपुर, लखनऊ सीधी ट्रेन चलाने तथा रायपुर के लिये भी सीधी ट्रेन चलाने की मांग लंबे समय से की जा रही है।

अतः रायपुर लखनऊ गरीब रथ एक्सप्रेस की रायपुर बिलासपुर कटनी सागर बीना झांसी कानपुर लखनऊ इस मार्ग से चलाया जाना चाहिये।

मैं अपने संसदीय क्षेत्र की अन्य रेल संबंधित समस्याओं की ओर ध्यान आकर्ति करना चाहता हूं।

1. सागर में 2 नं0 प्लेटफार्म पर बने टायलेट को तोड़कर शेड बढ़ाया जावे आगे टायलेट को तोड़कर उससे आगे बनाया जाये।
2. माल गोदाम को रतौना स्टेशन पर बनाया जाना चाहिए।
3. सागर स्टेशन इतना बड़ा स्टेशन है किंतु कुलियों की संख्या कम है। अतः कुलियों की संख्या को बढ़ाया जाये।

---

*The Speech was laid on the Table.

4. सागर स्टेशन पर कई बार देखने में यह आया कि प्लेटफार्म नं0 1 व 2 पर गाड़ी आने से पहले साधारण टिकट खिड़की पर एक ही खिड़की से टिकट मिलते हैं। दोनों प्लेटफार्मों पर गाड़ी आने से एक घंटा पहले से दोनों खिड़कियों पर साधारण टिकट बिक्री किये जाये।
5. सागर स्टेशन पर दुर्ग निजामुद्दीन संपर्क क्रांति एक्सप्रेस का तकनीकी कारणों से एक मिनट का हाल्ट दिया जाता है। इस ट्रेन का सागर एवं खुरई में कटनी एवं बीना की तरह कामर्शियल हाल्ट किया जाये, जिससे सागर वाली सीधे दुर्ग जा सकेंगे।

6. सागर स्टेशन पर बीना कटनी लाइन पर मालगाड़ियों का बड़ी संख्या में आना जाना होता है तथा स्टाफ यहां बदलता है। अतः यहां अक्सर मालगाड़ियां खड़ी रहती हैं। इन मालगाड़ियों के खड़े होने के लिये 3 नम्बर प्लेटफार्म का निर्माण किया जाये।

7. गनेशगंज स्टेशन पर पूर्व में उत्कल एक्सप्रेस का स्टापेज था जो समाप्त कर दिया गया है। उत्कल का पूर्व की भांति स्टापेज किया जाये।

8. खुरई रेलवे स्टेशन पर खुरई से बड़ी संख्या में छात्र-छात्राएं पढ़ने के लिये कोटा जाती है तथा व्यापारियों का भी बड़ी संख्या में आना जाना होता है। अतः खुरई स्टेशन पर जबलपुर कोटा एक्सप्रेस का पूर्व की भांति स्टापेज होना चाहिए एवं संपर्क क्रांति एक्सप्रेस व जबलपुर जम्मूतवी एक्सप्रेस का खुरई में स्टापेज किया जाये।

9. नरयावली स्टेशन पर सवारी गाड़ियां प्लेटफार्म नं0 1 पर नहीं रूकती है। इसीलिए जरूआखेड़ा एवं नरयावली स्टेशनों पर फुटओवर ब्रिज का निर्माण शीघ्र कराया जाये।

10. जरूआखेड़ा स्टेशन पर कामायनी एक्सप्रेस, क्षिप्रा एक्सप्रेस व गोड़वाना एक्सप्रेस का स्टोपेज किया जाये।

11. नरयावली रेलवे स्टेशन पर 1271 एवं 1272 बीना इटारसी विंध्याचल एक्सप्रेस का 2 मिनट का स्टॉपेज किया जाये।

12. गनेशगंज, मकरोनिया, ईसरवारा, नरयावली, जरूआखेडा स्टेशनों पर धूप बारिया से यात्रियों के बचने के लिए शेड का निर्माण किया जाना चाहिए।

13. खुरई स्टेशन के प्लेटफार्म नं0 2 पर शेड की लम्बाई बढ़ाई जावे।

14. खुरई स्टेशन पर कम्प्युटराईज टिकट खिड़की शीघ्र प्रारंभ होना चाहिए।

15. सागर स्टेशन पर प्लेटफार्म नं0 1 के बाहर सौन्दर्यकरण हेतु कार्य चल रहा है। कार्य की गति बहुत धीमी है। इस कार्य को शीघ्रता से कराया जावे समय सीमा निश्चित होना चाहिए।

16. सागर स्टेशन रेलवे प्लेटफार्म नं0 1 व 2 जेबकतरी की घटनायें दिन प्रतिदिन बढ़ रही है। इन्हें रोकने की तुरंत व्यवस्था की जा वे।

17. सागर स्टेशन आम प्रतिक्षालय शौचालय में हमेशा गंदगी रहती है। इसे साफ कराये जाने हेतु निर्देशित किया जाये।

18. सागर स्टेशन पर रेलवे इन्क्वायरी प्रणाली पूर्णतया ध्वस्त है। प्लेटफार्म नं0 2 में डीआरएम का सीजीएस लगाने का निर्देश अभी तक अनदेखा है। इसे तुरंत लगवाया जाये।

19. रीवा से कोयम्बटूर के लिये वाया कटनी सागर बीना इटारसी नागपुर हैदराबाद बंगलौर एवं कोयम्बटूर के मध्य सुपर फास्ट ट्रेन चलाये जाने की आवश्यकता है। इससे पूरे रेवांचल, बुंदेलखंड के लोग सीधे दक्षिण की यात्रा कर सकेंगे एवं रेलवे को अतिरिक्त आय मिलेगी।

20. सागर स्टेशन पर प्लेटफार्म नं0 2 पर जीआरपी की व्यवस्था अति आवश्यक है। इस प्लेटफार्म पर अक्सर असामाजिक तत्वों का जमावड़ा रहता है।

21. सागर स्टेशन पर प्लेटफार्म नं0 1 व 2 एवं फुटओवर ब्रिज पर सफाई व्यवस्था का अभाव है। टायलेट गंदे व हमेशा बंद रहते हैं जिससे यात्रियों को असुविधा का सामना करना पड़ता है।

22. मकरोनिया उपनगरीय स्टेशन पर सभी एक्सप्रेस गाड़ियों का ठहराव होना चाहिए।

23. मकरोनिया स्टेशन के पास कानपुर, भोपाल राट्रीय राजमार्ग पर अक्सर गेट बंद रहता है। अतः ओवर ब्रिज का शीघ्र ही निर्माण कार्य कराना चाहिये।

24. डांगीडहर स्टेशन पर बिलासपुर भोपाल का स्टापेज किया जाना चाहिए।

25. ब्रिटिश शासन काल में नागपुर ललितपुर सीधे रेलमार्ग के निर्माण का सर्वे किया गया था। इसे आगे बढ़ाते हुए नागपुर ललितपुर सीधे मार्ग बनाये जाने के अभियान में छिंदवाड़ा सागर सिवनी की जनता को लाभ होगा बल्कि इस मार्ग द्वारा अन्य लोगों को भी लाभ होगा तथा दक्षिण भारत से दिल्ली जाने वाली प्रत्येक रेल को 400 कि0मी0 का सफर कम तय करना पड़ेगा और परियोजना पर आना व्यय भी अतिशीघ्र वसूल हो जावेगा।

26. देश के बड़े नगरों में सागर का स्थान 132वां है। इसके साथ ही रेल मार्ग से छिंदवाड़ा, सिवनी नरसिंहपुर आदि जिले के मुख्यालय भी देश की राजधानी से जुड़ जायेंगे। देवरी करेली लखनादोन सौसर आदि तहसील मुख्यालय भी इस रेल मार्ग से लाभान्वित होंगे। कुल मिलाकर लगभग 1 करोड़ की आबादी वाले आदिवासी क्षेत्र को लाभ होगा।

27. 2412 का कोटा बंद कर दिया गया है जिसे पुनः चालू किया जावे।

28. हबीबगंज-बाम्बे जो साप्ताहिक ट्रेन चलती है उसे लिंक ट्रेन बनाकर चलाया जावे।

29. जबलपुर-इन्दौर एक नई ट्रेन चलाई जावे। क्षिप्रा समय पर नहीं आ पाती अतः क्षेत्रीय जनता की मांग को देखते हुए उक्त ट्रेन चलाई जावे।

30. बीना जंक्शन से बीना इलाहाबाद की ओर एक नई ट्रेन चलाई जावे।

31. जबलपुर-जयपुर में स्लीपर एवं जनरल कोच के डिब्बों की संख्या बढ़ाई जाये।

32. कामायनी एक्सप्रेस अधिकांशतः उसे 5 घंटे लेट सागर आती है। यदि उसके टाईम टेबल में संशोधन कर सागर आने का समय 2.30 घंटा लेट कर दिया जाये तो सुबह 6 बजे सागर आयेगी, यात्रियों को रात्रि जागरण नहीं करना पड़ेगा।

33. छतरपुर सागर करेली रेलवे लाइन का सर्वे कराकर शीघ्र ही यहां लाइन डाली जाये। इस लाइन के प्रारंभ होने से बुंदेलखंड के इस क्षेत्र का तीव्र गति से विकास संभव हो सकेगा।

34. विक्लांग व्यक्तियों के लिये रेलवे कन्सेशन बनाने की कोइ गाइड लाइन निर्धारित है क्या? इस संबंध में जानकारी सभी स्थानों पर भेजी जाना चाहिए ताकि डाक्टर उसके अनुसार सर्टिफाई कर सके।

35. सागर के प्लेटफार्म नं0 2 के बाहर आरक्षण काउंटर के पास वाले रास्ते से ही शहर के अधिकांश यात्रियों का आना जाना होता है क्योंकि 80 प्रतिशत आबादी इस तरफ रहती है। अतः इस क्षेत्र में होटल एवं व्यावसायिक उपयोगिता को बढ़ाना चाहिए।

36. भोपाल-हावड़ा एक्सप्रेस आ साप्ताहिक है इसे सप्ताह में कम से कम 3 दिन चलाना चाहिए।

37. भोपाल, बिलासपुर ट्रेन को रायपुर तक बढ़ाना चाहिए ताकि इस पैंसेजर के रूप में ही चलाना चाहिए।

38. जबलपुर जम्मूतवी एक्सप्रेस को सप्ताह के सातों दिन चलाना चाहिए यह वैणोंदेवी जाने वाले यात्रियों के लिए काफी उपयोगी ट्रेन है।

39. सागर स्टेशन के प्लेटफार्म नं0 2 पर कोच सायडिंग सिस्टम लगाना चाहिए।

40. सागर के प्लेटफार्म नं0 2 पर बना शेड काफी छोटा है यात्रियों को धूप, बारिश में असुविधा होती है। इसे अंत तक बढ़ाना चाहिए तथा पूरे प्लेटफार्म पर सफाई की दृटि से कोटा स्टोन लगाना चाहिए।

41. सागर से भोपाल इंटरसिटी एक्सप्रेस चलायी जानी चाहिए।

42. सागर स्टेशन के फुट ओवर ब्रिज की लम्बाई बढ़ाकर दोनों तरफ सड़क के पास जोड़ा जाना चाहिए। पूर्व में आश्वासन भी दिया गया था।

43. सागर स्टेशन पर रैम्प रिपटा नहीं होने से वृद्ध, विक्लांगों एवं मरीजों को काफी असुविधा होती है। अतः रैम्प होना चाहिए।

44. सागर स्टेशन पर बने फुट ओवर ब्रिज की चौड़ाई कम होने से दोनों प्लेटफार्मों पर एक साथ गाड़ियों के आने पर यात्रियों को काफी असुविधा होती है।

45. चिरमिरी दमोह ट्रेन को सागर तक बढ़ाना चाहिए।

46. गोड़वाना एक्सप्रेस का सागर पहुंचने का समय रात्रि में 2.05 हो गया है जिससे यात्रियों को काफी असुविधा हो रही है। इसे पू र्ववत किया जाना चाहिए।

47. गोड़वाना एक्सप्रेस को जबलपुर से पूरी ट्रेन के रूप में चलाना चाहिए क्योंकि यह रेलवे का काफी राजस्व देने वाली गाड़ी है तथा दमोह सागर के यात्रियों को इसमें रिजर्वेशन तथा जगह नहीं मिल पाती।

48. सागर के 2 नं0 प्लेटफार्म तरफ के साईकिल स्टैण्ड अन्यत्र शिफ्ट करके रोड को चौड़ा किया जाना चाहिए क्योंकि माल गोदाम के ट्रक रास्ते में लाइन से खडे रहते हैं जिससे यात्रियों को वहां से निकलने में काफी असुविधा होती है तथा कई बार ट्रेन भी छूट जाती है।

49. सागर के आरक्षण भवन में रिजर्वेशन एवं टिकट खिड़की पास पास होने से या9यों को काफी असुविधा होती है। भीड़ लगी रहती है। वहां जगह भी पर्याप्त है। अतः रिजर्वेशन एवं टिकट खिड़की के भवन पृथक पृथक कर देना चाहिए।

50. सागर स्टेशन संभागीय मुख्यालय आर्मी का केन्द्र भी है किंतु वीआईपी वेटिग रूम नहीं है बनना चाहिए पूर्व में आश्वासन भी दिया गया था, किंतु अभी तक नहीं बना, शीघ्र बनना चाहिए।

51. खुरई तथा सागर में छत्तीसगढ़ संपर्क क्रांति का कामर्शियल हाल्ट होना चाहिए। सागर से आरक्षण कोटा निर्धारित होना चाहिए।

52. बीना में अप डाउन ट्रेनों की कोच पोजीशन सुविधा मिलना चाहिए। डिसप्ले कोच पोजीशन हेतु जो बीना में नहीं मिली बीना सागर रेलवे दूरभाा सेवा का सीधा कनेक्शन होना चाहिए।

53. बीना रेलवे स्टेशन पर रेलवे इन्क्वायरी नम्बर हमेशा व्यस्त रहता है अतिरिक्त टेलीफोन लाइन शुरू की जाये।

54. बीना जंक्शन पर गाड़ियों की संख्या अत्यधिक है तथा कई बार प्लेटफार्म खाली न होने से आउटर पर रोक दी जाती है। अतः अतिरिक्त प्लेटफार्म का निर्माण किया जाना चाहिए।

55. बीना से गुना लाइन पर आनन्दपुर ट्रस्ट प्रसिद्ध तीर्थ स्थल है गोवा व अन्य गाड़ियों का 15-15 दिन मेले के समय स्टापेज किया जाता है। अतः गोवा एक्सप्रेस, पुपक एक्सप्रेस, नांदेड़ सचखंड एक्सप्रेस का बीना में स्टापेज निर्मित होना चाहिए।

56. एक दिसम्बर, 2006 की समय सारणी के द्वारा बीना रेलवे स्टेशन से भोपाल की ओर रात्रि में 8.10 बजे के बाद 12.25 तक कोई गाड़ी नहीं है। अतः सचखंड एक्सप्रेस एवं गोवा एक्सप्रेस का हाल्ट बीना स्टेशन पर प्रदान किया जाये।

57. बीना स्टेशन पर डिजीटल क्लाक स्टेशन पर लगाना अनिवार्य है तथा गाड़ी सहित डिजीटल डिसप्ले की व्यवस्था होनी चाहिए।

58. बीना में बीना बजरिया श्मशान घाट झांसी गेट के पास स्थित है इस कारण इसका जीर्णोद्वार नहीं हो पा रहा है। अतः जीर्णोद्वार की व्यवस्था होना चाहिए।

59. करोंदा स्टेशन पर पठानकोट का पूर्व में स्टापेज था। ग्रामीणों की सुविधा हेतु पुनः करोंद स्टेशन पर स्टापेज होना चाहिए।

60. मंडी बामोरा स्टेशन बीना तथा कुरवाई क्षेत्र के 50 गांवों का प्रमुख केन्द्र है जहां से यात्री गाड़ी पकड़कर भोपाल तथा दिल्ली की ओर यात्रा करते हैं। अतः मंडी बामोरा स्टेशन पर क्षिप्रा एक्सप्रेस, झेलम एक्सप्रेस का स्टोपेज किया जावे।

61. गौंडवाना एक्सप्रेस राजस्व की दृटि से काफी आय अर्जित करने वाली ट्रेन है जो कभी खाली नहीं रहती है। इसे जबलपुर से पूरी ट्रेन के रूप में चलाया जाना चाहिए।

62. मध्य प्रदेश की राजधानी भोपाल से बीना सतना रेल मार्ग से पटना जाने और भोपाल से ही उपनगर बेरागढ़ होते हुए सूरत, बलसाड़ मुम्बई के लिए नियमित ट्रेन चलाई जावे।

63. पटना से इलाहाबाद, कटनी, बीना, सागर रतलाम, मुम्बई नई दैनिक ट्रेन चलाई जावे। इस ट्रेन के चालू होने से प्रदेश की राजधानी भोपाल, सूरत एवं पटना नगरी से सीधे रेल सुविधा से जुड़ जायेगी। यह बहुत पुरानी मांग है।

64. 1271/1272 विंध्याचल एक्सप्रेस जो कि इटारसी भोपाल के मध्य चलती है, में स्लीपर कोच में टी.टी.ई जबलपुर से बीना के मध्य ही चलते हैं। बीना भोपाल के मध्य कोई भी टी.टी.ई. स्लीपर कोच में नहीं रहता है। जिससे भोपाल एवं बीना के मध्य यात्रियों को असुविधा हो रही है।

65. बीना रेलवे स्टेशन पर सौन्दर्यीकरण का कार्य सराहनीय है मगर इसे कुछ ही जगह किया जा रहा है, इसका विस्तार किया जाये।

66. बीना रेलवे कालोनी एवं रेलवे स्टेशन पर पानी की पूर्ति हेतु बीना नदी पर प्रस्तावित एवं स्वीकृत स्टापडेम का कार्य शीघ्र शुरू किया जाये।

67. रेल सुरक्षा बल सागर दमोह कटनी बीना भोपाल इटारसी जबलपुर द्वारा जमानती अपराधों में भी जमानत प्रदान नहीं की जाती है जमानतदारों से अभद्र व्यवहार किया जाता है। गिरफ्तार व्यक्ति के परिजनों की सूचना नहीं दी जाती। मानवाधिकारों का हनन हो रहा है, इसकी उच्च स्तरीय जांच की जावे।

68. बीना सागर लाइन पर सागर फाटक एवं बीना झांसी लाइन पर झांसी फाटक अक्सर बंद ही रहता है जिन पर अंडर ब्रिज या ओवर ब्रिज का निर्माण किया जावे।

69. बीना रेलवे चिकित्सालय में डाक्टरों की कमी दूर की जाये एवं चिकित्सा सुविधायें बढ़ाई जाये।

70. बीना शहर के निकट तेल शोधक कारखाने का निर्माण कार्य तेजी से चल रहा है जिसके कारण बीना रेलवे स्टेशन के पश्चिम क्षेत्र की ओर सायकल स्टैण्ड बुकिंग ऑफिस एवं एक प्लेटफार्म और बनाया जाये।

71. बीना रेलवे स्टेशन के निकट छोटी बजरिया, गणेश वार्ड बीना में रेलवे जमीन पर फुटकर विक्रेताओं द्वारा गुमटियां लगाकर वर्षों से रोजगार किया जा रहा है। इन गरीब लोगों की रोजी रोटी को ध्यान में रखते हुए रेल विभाग इन्हें उसी जमीन पर किराया निर्धारित कर व्यवसाय करने की अनुमति प्रदान करे।

72. प्लेटफार्म नहीं होने से आउटर पर गाड़ियां खड़ी रहती हैं कल महामाया एक्सप्रेस 50 मिनट आउटर पर खड़ी रही कल लगभग 5 गाड़ियां खड़ी रही आउटर पर। दूसरा झांसी वाले सारा कार्य बीना पर डाल देते हैं। चार गाड़ियां छोड़ देते हैं।

73. जोन बन जाने से अधिकारी तो बढ़ गये किंतु विकास जिस गति से होना चाहिए नहीं हुआ। झांसी भोपाल डिवीजन तो सीमा पर तनाव जैसी स्थिति निर्मित हो गई।

74. भोपाल वाले सारा संटिग का कार्य बीना में कराते हैं यहीं गाड़ी कटवाते जुड़वाते हैं।

75. महामाया की संटिग बीना में होने से जब यात्री गाड़ी 2 व 3 नम्बर प्लेटफार्म पर जाती है, दौड़कर डिब्बे में चढ़ते हैं, एनाउंस होने के बाद भी जिससे गंभीर दुर्घटनाओं की संभावना बनी रहती है।

76. बीना में एक नं0 प्लेटफार्म का शेड 2 वर्ा से आश्वासन दिया जा रहा है किंतु अभी तक निर्माण नहीं हुआ है।

77. इंक्वायरी पूरी तरह से फेल है, मुझे आज सदन एक्सप्रेस का सही समय बतलाया, किंतु प्लेटफार्म पर आने पर जानकारी मिली गाड़ी एक घंटा लेट है। इंक्वायरी सिस्टम को अपग्रेड करने की आवश्यकता है, दूसरे स्थानों के कंडम इंस्ट्रूमेंट यहां भेज दिये जाते हैं जबकि यह महत्वपूर्ण जंक्शन है।

78. रेलवे पुलिस बीड़ी पीने वालों को पकड़कर भोपाल ले जाती है, यहीं पर 100-50 रूपये जुर्माना कर छोड़ देना चाहिये। ग्रामीण प्लेटफार्म पर पेशाब कर रहा था, 100 रूपये लेकर छोड़ दिया।

79. इसी तरह अगर कोई यात्री प्लेटफार्म में उतर गया टिकट भी है तब भी परेशान किया जाता है।

80. लावारिश लाशों को संस्कार करने के लिए लगभग 350/- दिया जाता है, किंतु पुलिस वाले अवारा लोगों को एक बोतल शराब के पैसे देकर उनसे कराते हैं वह कहां कितना गाड़ कर आये यह भी नहीं देखा जाता।

81. इतने बड़े जंक्शन पर मात्र एक स्थायी डाक्टर है तथा एक सीनियर डाक्टर है कोई विशेाज्ञ की सुविधा नहीं है, इससे अच्छ है कि रेलवे अस्पताल को बीना रिफाइनरी वालों को दे दें तो वे मेंटेन भी कर लेंगे तथा रेलवे कर्मचारियों को भी चिकित्सा सुविधायें बेहतर उपलब्ध हो सकेंगे।

82. स्टेशन से सागर गेट तक 1 कि0मी0 दूरी है डामलीकरण ओ.एच.ई. का एसएसपी तक ले रहे हैं। 100 मीटर शेा रह जायेगा बाईपास का काम करेगा। कराया जाना चाहिए।

83. झांसी गेट के पास अंडर ब्रिज जहां पहले ट्रेफिक निकलता था आज भी कच्चा रास्ता चालू है। रिफाइनरी वाले तैयार भी हैं। अंडर ब्रिज बनाया जाना चाहिए।

84. बीना स्टेशन पर दोनों तरफ अतिरिक्त प्लेटफार्म बनाने की आवश्यकता है।

SHRI N.N. KRISHNADAS (PALGHAT): Mr. Chairman, Sir, generally I welcome the Budget proposals of the Railway Minister for the year 2007-08.

The main features of the Budget and our Party's views and observations on them have been mentioned here by the earlier speaker from my Party. So, there is no need for any further elaboration and repetition.

Even though we are welcoming the new proposals in the Budget, we have certain reservations in this Budget. This was also mentioned by the earlier speaker from my Party. We would like to ask the Railway Ministry about the main and important matter, that is, there is a sub-title, 'Public-private partnership." This is nothing but a simple initiative for privatization. In his Budget speech, hon. Lalu *ji* has mentioned that he is against privatization and he is not for privatization. But this is nothing but a move to make further privatisation of the Indian Railways.

As we all know, through this Budget itself, there will be a profit of Rs.20,000 crore during the current Budget year. Part of it will come from privatization also.

It is another word of outsourcing. Sir, Rs.1000 crore came as earning this year by outsourcing the parcel service. What happened? Thousands of coolies, the railway porters, are deprived of their jobs. That is the net result.

The IRCTC policy was adopted during the NDA Government. During that period, the policy, as declared by the Railway Ministry, was that it would be earning and it would be giving better service to the passengers. But what happened? Now, our experience in the Southern Zone area is this. Dishes are being provided by the IRCTC tendered vendors who are the licence-holders. They are also providing Chicken Biriyani to the railway passengers. Earlier, in the Chicken Biriyani, one egg used to be there but that egg disappeared. It is missing. The price is the same. Everything is the same but the egg had disappeared. One dish has been reduced. This is the net result of this IRCTC policy. Earlier, they themselves declared that they are going to serve directly but again they are tendering all these things. Due to time constraint, I am giving one or two examples only.

Now, I am coming to the matters of Kerala State. This time we appreciate hon. Lalu *ji.* This time the Railway Minister has tried to address the long pending rail issues of Kerala but the major issues are yet to be addressed. One important thing, as far as the State of Kerala is concerned, is that out of these 32 new trains introduced in this Railway Budget, not even a single train is allotted to Kerala[MSOffice62].

One new Garib Rath train has been proposed to be introduced between Trivandrum and Mumbai twice a week and frequency of four other trains has been increased. Our long-pending demand is that thousands of people are travelling between Kerala and Karnataka. Since it is our long-pending demand, this time, a daily train should start from any of the destinations in Kerala, especially the Malabar area – from Kannur to Bangalore. But unfortunately, in this year's Budget itself, the hon. Minister has proposed to increase the frequency of Kannur-Yashwantpur train only. So, there should be a daily train from Kannur to Bangalore.

The basic issue of rail development in Kerala is doubling of lines. In 1996-97's Railway Budget, ten years back, the project for doubling from Shornur to Mangalore had been proposed. Even today, it has been lagging behind. It is not yet completed. For the past ten years, work on this project has been lagging. Hon. Minister of Railways should say on the floor of the House when it would be completed.

The second thing is electrification. It is also our long-pending demand to electrify the line from Shoranur to Mangalore. In this year's Rail Budget also, it is excluded. Trivandrum is our Capital city and the hon. Chairman is also from Trivandrum. There should be electrification of track from Ernakulam to Trivandrum. In both ways, at Kottayam and Alleppey, there is some bottleneck in regard to this. Some allocation should be there for doubling as well as electrification.

In this year's Railway Budget, surveys of two new lines have been included. These are Nilambur-Nanjangod and Tellicherry-Mysore lines. What has happened to the earlier survey's report? In the last Railway Budget, there was a proposal for the survey of a new line from Kollangod to Trichur. It is a distance of only 48 kilometres. We should complete this gap with rail track. There is already a railway line from

Trichur to Guruvayur. If we connect this gap from Kollangod to Trichur, then Guruvayur, Palani, Madurai and Rameshwaram – all the important pilgrim centres – will be well connected. Not only these pilgrim centres, the most important tourism centres of Parambikulam Wildlife Sanctuary, Kodaikanal and Nelliyampathy will also get connected. The survey is completed, but the project is not included in this year's Railway Budget.

The Guruvayur-Thanur project had been included two years back in the Railway Budget, but a very meagre amount had been allocated and the project has not yet started. Angamali-Sabari line was included in the Budget proposals years ago, but the project has not yet started.

There is one more long-pending demand of the people of Kerala about starting of certain EMU service and DMU service. The cities of Coimbatore and Kochi – the most important commercial cities of South India - should be connected by way of an EMU service. It will be very helpful for both the States, in this new scenario. There should also be started a DMU service between Calicut and Kochi. It is one of the long-pending demands of the people of Kerala.

Now, I want to say regarding the proposal to create a new Division centralised at Salem. In the last year's Railway Budget, a proposal had come about establishing a new Division at Salem. We never opposed it. How can we oppose the proposal for creation of a Division in the country? But on the floor of the House, hon. Railway Minister and also the Minister of State for Railway had assured that it would not affect the existing Palaghat Division.[s63]

The hon. Minister of State had assured the MPs from Kerala that they will be consulted while fixing the territorial jurisdiction of the newly proposed Salem Division, but the territorial jurisdiction has been fixed in a secret manner.

I would like to point out a very funny thing that has occurred in this case. The Indian Railways not only provides carrier service, but it is a great symbol of national integration and unity. This is the convention, criteria and tradition of the Indian Railways. But the proposal to fix up the territorial jurisdiction of the newly proposed Salem Division is a violation of the great tradition of Indian Railways and the symbol of national integration and unity. Railways cannot create any division or zone in a linguistic manner, and that is the tradition of our Railways.

What is the proposal? At present, the oldest Palakkad Division is having more than 1,200 route kms. We never opposed the creation of Salem Division, but it should be creation in a justified manner by taking route kms. from all neighbouring divisions, namely, Chennai Division, Trichy Division; Madurai Division, Bangalore Division as well as the Palakkad Division. But instead of this, the proposal has now come to bifurcate the existing Palakkad Division and name the bigger portion of 800 kms. as Salem Division. This is deadly against the convention, criteria and norms followed by the Indian Railways. Therefore, we urge upon the Government to stop this move to bifurcate the existing oldest Palakkad Division into two.

The existing Palakkad Division is having 1,200 route kms. If they bifurcate it into two and the bigger portion is named as Salem Division, then it would be like mother being smaller than the new born child. How is it possible? How can a mother give birth to a child double its size? This is the exact point that I want to make here. … (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please conclude your speech.

… (*Interruptions*)

SHRI N.N. KRISHNADAS : Our friends are also joining me. … (*Interruptions*)

SHRI A. KRISHNASWAMY : Perhaps it is because it is a healthier baby! … (*Interruptions*)

SHRI N.N. KRISHNADAS : We are not opposing its creation. … (*Interruptions*)

SHRI MADHUSUDAN MISTRY (SABARKANTHA): Sir, this is about Tamil Nadu and Kerala. Therefore, you cannot stop them. … (*Interruptions*)

SHRI N.N. KRISHNADAS : No, this is not an issue of Tamil Nadu and Kerala. … (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please address the Chair.

… (*Interruptions*)

SHRI N.N. KRISHNADAS : This is not the question of Tamil Nadu or Kerala. … (*Interruptions*) We are making the argument that the Indian Railways should follow the criteria and norms laid down for it whether it is for Tamil Nadu, Kerala, Madhya Pradesh, Maharashtra, Gujarat, etc. All are part of the Indian Railways. Therefore, Indian Railways should follow its own tradition, convention, and criteria. This move of bifurcating the existing Division … (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please conclude your speech.

SHRI N.N. KRISHNADAS : Sir, please give me two more minutes to speak as it is a very important and sensitive matter.

The people of Kerala and the MPs from Kerala urge upon the Government to stop this move, and to stop its creation after making a general consensus among the people of Tamil Nadu and Kerala. We support this Budget. Thank you.

SHRI BRAJA KISHORE TRIPATHY (PURI) : Just like past, Orissa has been again neglected in this Budget and hence, I am approaching through you to Hon'ble Minister of Railways for allotment of additional funds in the budget for expediting the ongoing Railway development project and inclusion of new projects which have not been covered in the proposed Railway Budget 2007-08.

Hon'ble Speaker Sir, as you are aware the two railways zones i.e. East Coast Railways and portion of South Eastern Railways which pass through the part of State of Orissa are major revenue earners for the Indian Railways. Orissa is having population of about 4 croes and endowed with the bounty of nature and has got rich mineral reserves. The vast coast line with Paradeep Port and other potential places for establishment harbours has got added advantage for export of minerals and value

added products. Due to vast deposit of minerals, Orissa will be adding approximately 4-5 million tones of steel every year besides setting up of mega steel plants by the private parties. In the KBK districts constructions of Aluminum plants will boost the traffic inflow in the Railway sector. However the Railway route length in Orissa, Continues to be below the National average of 19 kms/1000 sqkm. The Budgetary allocation for ongoing projects, gauge conversion, doubling of Railway lines, passenger amenities etc, in the Budget-2007-08 is abysmally low. I request the Hon'ble Railway Minister through you Mr. Speaker Sir, to increase the allotment as follows:

Gauge Conversion

Hon'ble Speaker Sir, Gauge conversion between Rupsa-Baripada, which will immensely benefit the large chunk of tribal population of the region has been commissioned and I thank the Hon'ble Railway Minister for this work. However, I would request through you to Hon'ble Railway Minister to increase the amount for the expedite the gauge conversion from Rupsa to Bangiriposi which is very important as it was envisaged as an alternate to 3rd line between Kharagpur and

---

*The speech was laid on the Table.

Tatanagar and made into 2 phases the first phase a gauge conversion of RpusaBangiriposi and phase-2 connecting Bangiriposi with either Gorumahisani or Dollbhumgarh, which will subsequently connect to Tatanagar thereby reducing substantial distance. The allotment may be increased to Rs.75/- crores as the sanctioned amount of Rs.35/- crores is not sufficient for this proj~ct. Nuapara-Gunupur, route gauge conversion may be expedited and extension to be made upto Therubali and also sanction is needed to provide connectivity to Gopalpur Port. Allotment of RS.25/- crore in the present Budget 2007-08 is not sufficient and I would request through you for increase this amount to Rs.50/- crores.

On Going New Lines

1. Lanjigarh Road-Junagarh B.G. Rail Link: Hon'ble Speaker Sir, this project was sanctioned in the year 1993-94. The State Government also has handed over the requisite land to East Coast Railway. However, progress of construction on this project is tardy. In view of the Aluminum/Alumina industries to be commissioned in that area, completion of this project is a necessity. Rs.100 crores was demanded for commissioni ng the section between Lanjigarh Road-Bhawanipatana and commencement of land acquisition from Bhawanipatana to Junagarh. However only Rs. 12/- cror:e has been allotted in the 2007-08, which is peanut and would be increased to RS.50/crore.
2. Land acquisition is in progress for Haridaspur-Paradip B.G. Link: Hon'ble Speaker Sir, the incremental traffic generated by the steel industries shall be catered by Haridaspur-Paradeep B.G. rail link, which also provides port connectivity. Only RS.20/- crores has been allotted, which I would request the Hon'ble Railway Minister through you that this allotment be increased to RS.50/ - crores.

3. Khurda Road-Bolangir B.G. Link: Hon'ble Speaker Sir, this link connects to the hinter land of Orissa and shall be a source of sustained economic growth. Land acquisition is in progress. Only RS.20/- crores has been allotted, which I would request the Hon'ble Railway Minister through you to be increased to Rs.40/- crores.

4. Angul-Dubri-Sukinda Road B.G. Link: was sanctioned in the year 1997-98. Due to inadequate allotment of RS.60 crore land acquisition has not commenced. This rail link is critical for the steel industries since it will be a feeder link for transportation of coal to the industries in the Dubri area and iron ore to the industries in the districts of Cuttack, Dhenkanal and Jharsuguda. The allotment of Rs.12/- crore is meager and may be increased to Rs.35/ -crores.

5. Talcher-Bimlagarh (154 Kms): - Project has been sanctioned in the year 2004-05 and land acquisition work is to be commenced. Ministry of Railways was requested to allot Rs.100 crores for completion of land acquisition work and commencement of this project. However, only Rs.15/- crores, has been allotted in the Budget-2007-08, which needs to be increased to Rs.50/crores.

Doubling of Existing Railway Lines:

1). **Doubling of Khurda Road-Puri:** Hon/ble Speaker Sir, this railway line is 100 years old and doubling should be expedited in view of the importance of Puri from international Tourism point. This is the only railway line connecting Shri Jagannath Dham. The track is already 100% saturated. Though phase I work of the track had begun 4 years back, yet no satisfactory progress has been made so far and there is no sanction for phase II Work. However, I thank the Hon/ble Railway Minister as he has announced the survey of the IInd Phase of the project. In the Railway Budget-2007-08 only RS.5/- crores has been earmarked, which is inadequate for completion of this project. I would request through you to Hon/ble Railway Minister to allot RS.50 crore in this Budget and make provision of sanction and expediting the Phase-II work.

2). **Daitari-Bansapani B.G. rail links (155) Kms.** Hon'ble Speaker Sir, I had requested Hon'ble Railway Minister for doubling of Daitari-Banspani B.G. Link which is one of the most important projects of the State. It is the lifeline of all the steel plants located in Jajpur, Dhenkanal, Cuttack, Sambalpur and Jharsuguda districts. This project was sanctioned in the year 1992-93 and is yet to be completed. Since the Industrial scenario has been changed in the area dramatically and private parities are interested to set up Steel Plants in a big way. I had demanded Rs. 100 crore in the Budget-2007-08 for doubling of Daitari-Bansapani B.G. Rail links and also sanction for electrification. However, no amount has been allotted to this project although electrification has been announced by the Railway Minister in his speech. I would request the Railway Minister through you for allotment of Rs.100/- crores for doubling and electrification of this project.

3). **Talcher-Sambalpur B.G. rail links: -** This was commissioned in the year 1998 which has reduced the distance from Bhubaneswar-New Delhi by 150 Kms. The Ministry of Railways was therefore requested to sanction doubling of Talcher B.G. rail links and

sanction funds for electrification of this route. However, no amount has been allotted in this Budget-2007-08, although survey for doubling of the project has been announced by the Hon/ble Railway Minister in his Budget Speech. I would request the Railway Minister through you Mr. Speaker Sir, for allotment of Rs40/- crores for this project.

Haridaspur-Paradeep B.G. rail Iink:- Hon'ble Speaker Sir, I had requested Hon/ble Railway Minister for allotment of Rs.100/- crores for doubling of Haridaspur-Paradeep B.G. rail links. It is also requested that doubling of Nirgundi-Cuttack-Ragunathpur but only Rs.2.16/- crores has been allotted which may be increased to Rs.10/- crores in the Budget-2007-08. RahamaParadeep Rail Line may be completed at the earliest, however Rs.5.25/- crores has been allotted, which is inadequate, hence, Rs.25/- crores may be allotted for completion of the project. For doubling of Titilagarh-Lanjigarh Road, only Rs.15/- crore has been allotted, which need to be increased to be Rs.50/crores. For doubling of Rahama-Raj Athagarh-Barang, 2nd Bridge on Birupa & Mahanadi only Rs.64/- crore has been allotted, which needs to be increased to RS.80/- crores. For doubling of Cuttack - Barang, Khurda - Barang 3rd Line, only Rs.88/- crores has been allotted, which needs to be increased to Rs.100/crores. For doubling Sambalpur - Rengali, Jharsuguda Byepass Railway lines, only Rs.25/- crores has been allotted, which needs to be increased to Rs.40/crores. For doubling of Jharsugud-Rengali (25Kms) Rs. 18/- crores has been allotted, which needs to be increased to Rs.40/- crores. For doubling of Raja Athagarh-Baranga (20 Kms) only Rs.86/- crore has been allotted which needs to be increased to Rs.100/- crores. Hon'ble Speaker Sir, for doubling of Sambalpur- Titalgarh (182 Kms) and Raja Athagarh-Nirgundi (28 Kms), only Rs.10 Crores and Rs.10 lakhs have been allotted respectively, which I request to Hon'ble Railway Minister through you for increase to Rs.50/- crores and Rs.10/- crores respectively.

Electrification:

Honble Speaker Sir, I had requested Hon'ble Railway Minister for allotment of Rs. 100/- crores for the Electrification of the feeder links viz: Daitari-Banspani B.G. Link, Talcher-Sambalpur-Jharsuguda B.G. Link and Haridaspur-Paradeep B.G. Link. However, sufficient funds have not been allotted in the present Budget. I would request to the Hon'ble Railway Minister through you for allotment of sufficient funds for these projects and alongwith, Koraput-Rayagarh electrification project may be sanctioned in the Budget-2007-08.

New Lines and Surveys.

Hon'ble Speaker Sir, I would request to Hon'ble Railway Minister through you for expediting the following projects.

a. Conversion & Extension of Nuapada-Gunupur B.G. Rail Link to Theruvali (79 Kms.)

Traffic survey was made in March, 1999 for extension of the converted Nuapada-Gunupur B.G. Rail Link to Theruvali with a favourable rate of return. This extension will immensely benefit flow of import and export of cargo viaGopalpur Port.

b. **Jeypore-Malkangiri (117 Kms.):**

This broad-gauge rail link for which a survey report has been submitted to Ministry of Railways forms a part of the most backward districts of Orissa i.e. KBK area, which has been accorded special status by Government of India for speedy development. This requires immediate implementation.

c. Talcher-Gopalpur (245 Kms)

The survey report of Talcher-Gopalpur Broad-gauge Rail Link line submitted to Ministry of Railways indicated a favourable rate of return. The recent thrust of industrialization with setting up a of Steel, Power and Aluminum Plants would require a dedicated Railway link between Talcher to Gopalpur (Special Economic Zone) for export and import of raw material and finished products.

d) Bargarh-Nuapada-Via-Padmapur (120 Kms):

Survey for this Broad-gauge Rail link was completed with a viable rate of return 18.32% and report submitted to the Ministry of Railways. Rail infrastructure in Western Orissa is not developed adequately despite a large number of industries are existing and heavy production of food grains are achieved. This B.G. Rail link will traverse through acutely backward areas of the State, and will ensure economic development.

e) **Puri-Konark (35 Kms.) :** Puri attracts thousands of pilgrims due to temple of Lord Jagannath. The famous Sun Temple is located at Konark. This monument is famous throughout the world and thronged by visitors from domestic and abroad. Considering these a survey was completed for construction of New B.G. Rail Link between Puri-konark on the year 1997. This link will facilitate visits by the tourists and pilgrims to the last link of the golden triangle.

For Bargarh-Nuapada-Via-Padmapur (120 Kms) and Puri-Konark (35 Kms.) though for detailed survey ,has been announced in principle, no steps have been taken in this regard so far and now also no funds have been allocated in the Current Budget for these two projects.

(f) Gopalpur-Rayagada (282 Kms)

All Bauxite deposits are located in Rayagada and Kalahandi area. Recently, Government of Orissa has signed number of Memorandums of understanding (MOU) for setting up of Aluminium industries for production of Alumina and Aluminium. Sanction for a survey is imperative to cater to the traffic that will be generated.

(g) Jaleswar-Digha (40 Kms):

Digha is a popular beach resort, which will be connected from Tamluk. It is necessary that a survey be sanctioned from J aleswar to Digha a stretch of 40 Kms. so that the vast areas in Bhogarai and Jaleswar Block

can be connected. Although this project has been announced, no funds have been allocated.

(h) Jajpur Keonjhar Road-Jajpur (30 Kms.):

Biraja Khetra at jajpur Town is a famous place of Piligrimage in India at Par with Dwaraka and Kasi. A large number of pilgrims visit this area regularly. The Ministry of Railways is requested to sanction a survey for extension of the East Coast Railway line from Jajpur-Keonjhar Road to Jajpur.

(i) Gorumahisani To Buramara (35 Kms.)

Work is in progress for gauge conversion of Rupsa-Bangiriposi N.G. Rail Link. A survey may be sanctioned for linking Gorumahisani on Tata-Badamapahar B.G. Rail Link to Buramara on Rupsa-Bangiriposi Rail Link.

(j) Badampahar To Keon.ihar (70 Kms.)

A survey needs to be sanctioned between Badamapahar to keonjhar which shall link the rich iron ore area with Tatanagar.

(k) Sambalpur-Berhampur via Birmaharajpur (408 Kms)

Presently a direct rail link from Western to Southern Orissa is not available. Transportation of goods and passengers is circuitous having to move via RaipurVizainagaram or the East Coast Rail Link.

(I) Bolangir-Nawapara (159 Kms)

Bolangir and Nawapara are extremely backward district of Orissa, covered under the KBK districts, which has been accorded special status by Government of India. Availability of Railway infrastructure shall lead to economic growth.

(m) Banspani-Bimlagarh (80 Kms)

Keonjhar and Sundargarh districts are iron ore hub of Orissa.> With rapid industrialization a network of railway links shall cater to the transportation requirement of that area.

(n) Berhampur to Phulbani (169.8 Kms)

A preliminary Engineering-Cum Traffic Survey was conducted in 2003. Phulbani is one of the extremely backward districts of Orissa, though endowed with large deposits of Granite, Graphite, Quartz, Manganese and Bauxite. Sanction of requisite funds may be made for commencement and completion the project.

The following extension and introduction of New Trains may be introduced.

Hon'ble Speaker Sir, I would request to Hon'ble Railway Minister through you for extension and introduction of New Trains:

Super-fast Express from Sambalpur to Allahabad:

There is no direct train from sambalpur to Allahabad in order to meet the growing demand of traffic from Western Orissa. Introduction of a new train from Sambalpur to Allahabad Via-

Ranchi and Gaya will enable the people of Western Orissa to Visit important places of pilgrimage.

Inter City Express between Koraput and Rourkela Via-Rayagada.

The Raipur-Vizianagram-Koraput-Kirandul B.G. rail link passes through the most backward areas of the State like Koraput-Bolangir and Sundargarh. An Inter City Express linking Rourkela with these areas of this State will give the much needed impetus for business and commerce of the area.

Express Train from Titilagarh to Puri Via-Sambalpur:

Presently there is no direct train from Titilagarh area to cater the needs of Western Orissa. Introduction of Express Train on this route will provide relief to the people and also ensure emotional, social integration with costal Orissa.

Express Train from Visakhapatnam to Howrah- Titilagarh. Raipur & Bilaspur:

The area from Visakhapatnam to Titlagarh is backward and requires additional train services to ensure increase of commerce and trading with neighboring States.

New Puri-Hyderabad Express and and New Puri-Chennai Express

There is no direct Train Link from pilgrim centre of Puri famous for Lord Jagannath to South India. Two direct trains from Puri-Hyaderabad and PuriChennai will fabulously benefit pilgrims of South India and people of Puri and Orissa.

Express Train between Baripada and Visakhapatnam Via Balasore. Bhubaneswar and Berhampur.

Baripada the district Headquarters of Mayurbhanj is now connected on the Broad gauge system of Indian Railways. It is necessary to provide a direct link with Southern Orissa as of the Passenger amenities.

Express Train from Gandhidham to Puri.

Orissa continues to provide human resources for industries in Gujurat. A large number of Oriyas are working in various part of Gujrat. An express train may be provided f~om Puri to Gandhidham via Vizainagram.

Express Train from Keonjhar to Howrah

Keonjhar district has been connected in the Daitari-Banspani BG Rail link. A large number of the tribal population shall use the direct link for trade and commerce.

Super-fast Express from Puri-Jaipur:

There is no direct train service from Puri to pink city of Jaipur. Introduction of a Train Services from Puri-Jaipur, Via-Sambalpur, and Raipur will enable tourists and pilgrims from Central and Western India to come to Orissa and this service will immensely benefit people of western Orissa., although Jaipur-Bilashpur Express Train has been extended to Bhubaneswar.

Express Train from Barbil to Vishakapatnam via-Kenojhar & Bhubaneswar

The BG rail link between Banspani-Daitari is expected to be commissioned very ,soon. Keonjhar and Jajpur districts are undergoing rapid industrialization. Introduction of a train from Barbil to Vishakapatnam will

facilitate movement of passengers and shall also be used for trade and commerce.

Express Train from Baripada to Howrah

Narrow gauge section between Rupsa to Baripada has been converted and commissioned. In order to strengthen the traditional link of the people of Mayurbhanj district with West Bengal and meet the aspirations of the people of that district, Ministry of Railways is requested for introduction of an express train from Baripada to Howrah.

Intercity Express Between Jharsuguda and Bhubaneswar

The industrial scenario is fast changing with the large number of steel plants located in Jharsuguda and Sambalpur districts. Inadequate train services is a serious impediment for people of that area. Ministry of Railways is requested for introduction of an Inter-city Express between Jharsuguda and Bhubaneswar.

Super fast Express between Rourkela to New Delhi.

The industrial and mining area of Sundargarh and Jharsuguda district are sparsely connected to New Delhi. Introduction of a direct train will be immensely popular facilitating travel of passengers from these districts.

Direct Train between Bhubaneswar-Chandigarh-Kalka

A large number of people of Orissa are employed in defence services and allied sectors in Himachal Pradesh, Haryana and Punjab. A super fast express may be introduced from Bhubneswar to Chandigarh, which will also encourage tourism between Orissa and Himachal Pradesh.

Raigarh-Gondia Intercity Express to Jharsuguda

Extension of this train shall provide a direct link from Vidarbha region to Western Orissa.

Bilaspur-Raigarh passenger to Jharsuguda

Extension of this train will facilitate movement of passengers to a major part of Chattishgarh.

Extension of Janshatabdi Express between Howrah and Barbil to Keonjhar

1. Daitari-Banspani BG rail link is expected to be commissioned very shortly. Keeping in view the aspirations of the people of Keonjhar and to facilitate connectivity for trade and commerce this train may be extended up to Keonjhar.
2. Request was made for introduction of a Shatabdi Express from Puri to Paradeep. I would request Hon'ble Railway Minister through you to expedite and implement these passenger amenities.
3. The Garib Rath introduced Bhubaneswar-Ranchi may be extended to Puri Jagannath Dham for the convenience of the tourist.

Introduction of EMU Services:

Hon'ble Speaker Sir the electrification work between Kharagpur - Bhubaneswar is in progress and stretch of 200 kms between Palasa to Bhubaneswar has been commissioned. Ministry of Railways is requested to introduce fast Moving EMU Trains from Puri-Palasa and Puri-Balasore to cater to the need of passengers of Puri-Khurda Road-Bhubaneswar and Balasore. I would request to Hon'ble Railway

Minister through you for introduction of these EMU Trains for the benefit of the passengers.

Extension of Trains.

The Ministry of Railway has introduced a Express Train from Sambalpur to Raipur this may be extended to Puri as this will facilitate a direct link between the capitals of two States. I would also request you that existing Hirakund Express from Nizamuddin to Bhubaneswar which, has been extended up to Visakhapatnam considering its long distance, provision of pantry car may be made, introduction of Three tier AC and the frequency should be increased from 3 days in a week to daily service. The Hirakund Express may be provided with more coaches in order to cater to the requirement of passengers from Palasa, Berhampur, Chhatrapur and Balugaon.

Visakhapatnam-Nizamuddin Express Train may be increased from daily to 3 days in a week to cater the need of passengers traveling from Western Orissa to the capital of India. The frequency of New Delhi-Bhubaneswar Rajdhani Express may be increased from 4 days to 7 days in week. In remaining three days the Rajdhani Express may run Via-Samabalpur, Rourkela and Ranchi. The frequency of PuriAhmedabad Express Via-Sambalpur and Vizianagaram may be increased to facilitate journey of large number of workers from Orissa employed in Gujrat. It is requested that the frequency of this train Via-Sambalpur may be increased to thrice a week and via-Vizianagarm to four days in a week. The frequency of Bhubaneswar-Kurla Express may be increased to three days in week. This train is immensely popular by passengers traveling from Western Orissa. Frequency of Puri - Tirupati Express which is running once in a week may be increased to daily service and the time span may be reduced from 28 hrs to 24 hrs in the interest of general public. Since large number of fishermen folk are visiting Puri and have business connections, the Puri- Tirupati Express may be having an additional stoppage at 'Tuni' Rai Iway Station under South Central Rai Iway. Coramondal Express may be stopped at "Guddur station" for the convenience of general public.

Establishment of passenger halt at Indradyumna. Puri.

Request was made to Railway Ministry that a passenger halt at Indradyumna near Puri under Khurda Road Division may be established. The Railways had conducted a survey and asked for certain information. Necessary information has been provided to the Railways and the proposal is a financially viable one, however, no progress has been made so far in

this regard. The necessary of sanction for establishment of a passenger halt at Indradyumna has not been accorded in the budget 2007-08.

Passenger amenities:

Hon'ble Speaker Sir, Ministry of Railways was requested for increase in passenger amenities for Orissa with the creation of East Coast Railway and with establishment of its Headquarters in Bhubaneswar the expectation and aspiration of people of Orissa for better infrastructural developments of the stations has been increased. The Ministry of Railways was requested to improve passenger amenities at Puri, Titlagarh, Rayagarha, Raigarha, Koraput, Kessi nga, Chattrapur, Balugaon, Jaleswar and Balangir Stations. The Ministry is also requested to further increase computerized network for reservation at Baragarh, Sakhigopal, Kuhudi, Kalupadaghat, Chhatrapur, Hirakud, Khariar Road. Jaleswar and Soro Stations of Orissa.

Janakideipur Railway Station under Khurda Division may be developed as a full-fledged Railway Station to cater for a large chunk of people

Introduction of Pantry Car:

Some long distance trains originating from Bhubaneswar-Puri are not provided with Pantry Services. Ministry of Railways is requested that pantry car services for Bhubaneswar-Bangalore Express (8415/8416). Bhubaneswar-Kurla Express 1045/1046 and Puri- Tirupati Express (8439/8440) may be provided. Necessary provision for funds in this regard may be made in the Budget 2007-08.

Coaching Terminals:

Hon'ble Speaker Sir, Orissa has only one coaching terminal at Bhubaneswar, which is land locked and inhibits expansion. This terminal should be expanded in order to accommodate more number of Trains. The Coaching Terminal at Puri has been closed. Hon'ble Speaker Sir, I would request to Hon'ble Railway Minister through you for setting up of coaching terminals with revival of one at Puri and in order to accommodate more number of trains. Proper coaching terminals may be developed at Berhampur, Sambalpur and Koraput.

Setting up of Rail Coach Factory.

I request the Hon'ble Railway Minister for the setting up of a rail coach repair factory in Orissa, which has already been recommended by the standing committee. In addition to this, the setting up of a rail-coach factory in Orissa will serve the long standing demand of the State.

Hon'ble Speaker Sir, I would request the Hon'ble Railway Minister through you to kindly increase the allotment to Rs.1500/- crore in the Railway Budget 2007-08 for completion of ongoing railway projects in the State of Orissa. The Chairman of Parliamentary Standing Committee on Railways had also recommended for allotment of major chunk of funds for the State of Orissa. I had also requested vide my DO No.Ol(01)/2006-14, dated 8th Feb, 2007 to Hon'ble Railway Minister for sanction of Rs.1500/- crore in the 2007-08. Hence, I would request through you to Hon'ble Railway Minister for allotment of this amount which, will fulfilling the expectation and aspiration of the people of Orissa and culminate in economic growth and prosperity of the State.

श्री चन्द्र मणि त्रिपाठी (रीवा) : महोदय, सर्वप्रथम मैं रेल मंत्री जी को बहुत धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने रीवा-जबलपुर इंटरसिटी एक्सप्रेस प्रतिदिन चलाने की मेरी कई वर्षों से की जा रही मांग को स्वीकार करके रीवा संभाग और समूचे विन्ध्य को एक बड़ा तोहफा दिया है।

लेकिन इसी के साथ मैं रेल मंत्री जी से बराबर मांग करता रहा हूं कि रीवा में दूसरा हाई लेवल प्लेट फार्म, माल गोदाम, रीवा स्टेशन पर बुक स्टाल एवं साइडिंग का निर्माण ललितपुर सिंगरौली रेलवे लाईन का यथाशीघ्र निर्माण एवं गाड़ियों का प्रचालन एवं बहुप्रतीक्षित रीवा-मिर्जापुर बड़ी रेलवे लाइन की मंजूरी करने का कट करें। रीवा ए श्रेणी का स्टेशन है। इसे माडर्न स्टशन के रूप में विकसित किया जाए।

रेल मंत्री जी से मैं जब-जब मिला, उन्होंने इसे पूरा करने का आश्वास दिया। लेकिन जैसी उदारता रीवा-जबलपुर इंटरसिटी एक्सप्रेस के संबंध में की है, वैसी ही उदारता उपरोक्त वियों पर दिखाएंगे, तो विंधयवासी उन्हें कोटि-कोटि धन्यवाद देंगे। हम दोनों आपातकाल के पूर्व के साथी हैं। बोलचाल, मिलने-जुलने में तो वे इसका ध्यान रखते हैं। रीवा को रेल सुविधाएं प्रदान करने में ध्यान रखेंगे तो मुझे खुशी होगी।

रीवा-दिल्ली सुपरफास्ट एक्सप्रेस का समय परिवर्तन करने के संबंध में रेल भवन में मिलकर रीवा संभाग के सभी सांसद मित्रों के साथ उन्हें ज्ञापन दिया था। तब भी इसका समय परिवर्तन करने का वायदा किया था। सदन में भी कई बार इस सवाल को उठा चुका हूं। लेकिन जहां कई गाड़ियों के समय में परिवर्तन किया गया, वहीं इसका समय परिवर्तन नहीं करना दुर्भाग्यपूर्ण है। अगर रीवा दिल्ली सुपरफास्ट का समय परिवर्तन नहीं किया गया तो यह गाड़ी कालांतर में बंद हो जाएगी। इसलिए इसका समय इस प्रकार परिवर्तित किया जाए कि यह गाड़ी दिल्ली 10.30 प्रातः तक अवश्य पहुंच जाए।

अभी रीवा वासियों को एक विकल्प था कि वे सतना से 18.15 पर महाकौशल एक्सप्रेस पकड़ लेते थे, लेकिन उसका समय भी बदल दिया गया और महाकौशल एक्सप्रेस भी हजरत निजामुद्दीन 13.30 पर पहुंचती है। इससे विंधयवासियों को बड़ी असुविधा हो रही है।

रीवा चिरमिरी विलासपुर पेसेंजर को रायपुर तक बढ़ाने की मेरी मांग पर आपकी सहमति के बावजूद उसका बजट में प्रावधान न होना दुर्भाग्यपूर्ण है, कृपया इसे इसी बजट में सम्मिलित करने का कट करें, इसमें कोई भी खर्च नहीं आएगा। जहां तक माननीय रेलमंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट 2007-08 की बात है अगर रेल मंत्री जी के भााण पर बारीकी से दृटिपात करें तो बजट में बड़े ऊंचे सब्जबाग दिखाए गए हैं, परंतु प्रस्तुत बजट नाम बड़े-दर्शन छोटे वाली कहावत को चरितार्थ करता है। कहा गया कि बिना रेलभाड़े

---

*The speech was laid on the Table.

बढ़ाए, बिना कोई टैक्स लगाए, यात्रियों की सुविधाएं बढ़ा दी गई हैं। घाटे की रेल को मुनाफे की रेल में बदल दिया गया। परंतु जमीनी सच्चाई इसके विपरीत है। यात्री भाड़ा में प्रत्यक्ष कोई वृद्धि नहीं की गई, लेकिन परोक्ष रूप से यात्रियों की जेब से पैसा निकाल लिया गया है। बिना सुविधा और रेल की गति बढ़ाए कई गाड़ियों को सुपरफास्ट कर दिया गया।

परिणामस्वरूप प्रत्येक यात्री से 20 रुपए अतिरिक्त वसूला जा रहा है। तत्काल आरक्षण के लिए पांच दिन पहले से टिकट जारी करने का प्रावधान कर दिया गया जिससे तत्काल शब्द की परिभाा ही समाप्त कर दी गई और इसके जरिए दलालों को प्रोत्साहित किया जा रहा है। इतना ही नही तत्काल आरक्षण के लिए जहां से गाड़ी प्रारंभ होती है और जहां समाप्त होती है, वहां तक का किराया लिया जाता है। चाहे वह यात्री बीच के किसी भी स्टेशन पर उतरे । तत्काल आरक्षण वाले टिकटों को निरस्त कराने पर एक पैसा भी यात्री को वापस नहीं मिलता।

इसी प्रकार सामान्य श्रेणी के आरक्षण निरस्तीकरण का शुल्क 20 रुपए से 40 रुपए कर दिया गया। सामान्य श्रेणी की यात्रा टिकट वापिसी पर प्रति यात्री 10 रुपये अतिरिक्त चार्ज लगा दिया गया है। प्रतीक्षा सूची निरस्तीकरण चार्ज रुपए 10 से बढ़ाकर 20 रुपए कर दिया गया है। यह सारा बोझ गरीब यात्रियों पर ही पड़ता है।

यात्रा के दौरान यात्रियों से यह भी सुनने में आया है कि कई महीनों से रेलगाड़ियां समय से इसलिए नहीं चलाई जा रही हैं, ताकि आतंकवादी उसमें चलकर आतंक न फैलाएं, परंतु सुरक्षा का कोई अन्य प्रावधान बनाया जाए और रेलगाड़ियां समय पर ही चलाई जाएं।

प्लेटफार्म संख्या-1 को छोड़ कर अन्य प्लेटफार्मों पर जनसुविधाओं का नितांत अभाव है। फलस्वरूप यात्रियों को विशेाकर महिलाओं को बहुत ही असामान्य परिस्थितियों का सामना करना पड़ता है। अतः सभी प्लेटफार्मों पर जनसुविधा उपलब्ध कराई जाएं।

इस प्रकार सुरक्षा, स्वच्छता तथा मानवीय मर्यादाओं पर बहुत बुरा प्रभाव पड़ता है अर्थात माननीय रेल मंत्री द्वारा घोति सुरक्षा एवं स्वच्छता संबंधी सभी दावे खोखले साबित हो रहे हैं।

श्री जयसिंगराव गायकवाड़ पाटील (बीड) : महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। इस रेल बजट में बहुत सारी सुविधाएं प्रदान की गयी हैं और बहुत सारी नयी गाड़ियां शुरू की गयी हैं।

19.25 hrs. (Dr. Satyanarayan Jatiya in the Chair)

इसमें अनेक ट्रेनों को नियमित किया गया है। गरीब रथ शुरू हुए हैं। सेकेंड क्लास के डिब्बे में गद्देदार आसन बनाए जा रहे हैं। इतना करते हुए भी प्रवासी और मालभाड़े में कोई बढ़ोत्तरी नहीं की गयी है। रेल विभाग को बीस हजार करोड़ रूपए का मुनाफा हुआ है। माननीय रेल मंत्री जी ने मेहनत और व्यक्तिगत रूचि लेकर इस कार्य को आगे बढ़ाया। इसके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देता हूं। माननीय रेल मंत्री जी ने सारे देश को झोली भर-भरकर दिया है। लेकिन दुर्भाग्य की बात यह है कि मेरी झोली खाली रख दी है। अहमदनगर-बीड परली (वै.) यह रेल मेरे क्षेत्र से जाती है। इसके लिए केवल दस करोड़ का प्रावधान किया गया है। यह बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण बात है। इससे मैं ही नहीं, मेरे क्षेत्र के सारे लोग व्यथित हैं, क्रोधित हैं और कुपित हैं। सभापति महोदय, अहमदनगर-बीड परली (वै.) रेल लाईन की मांग इस क्षेत्र की करीब 65 साल पुरानी मांग है। सन् 1944 में इसको हैदराबाद के निजाम बनाना चाहते थे और इसे बनाने जा रहे थे। लेकिन इस देश के तत्कालीन गृहमंत्री माननीय सरदार पटेल जी ने हैदराबाद स्टेट को भारत में सम्मिलित कर लिया और इसके बाद हमारी रेल वहीं पर रूक गयी। स्वतंत्रता के बाद किसी भी मंत्री ने या रेल मंत्रालय ने इसकी तरफ ध्यान नहीं दिया। इसको नजरंदाज किया। अब तक के पूरे प्रयासों के बाद भी मेरे क्षेत्र के लोगों को रेल नसीब नहीं हुयी। यह बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण बात है। शायद निजाम का राज होता, तो वहां रेल चालू हो जाती।

सभापति महोदय : निजाम के बाद किसने लगाम लगाया और इसे आगे नहीं बढ़ने दिया?

श्री जयसिंगराव गायकवाड़ पाटील : महोदय, लगाम लगाने वाले इधर भी हैं और उधर भी थे। लगाम तो लगाम है, लगाने वाला बदल जा रहा है। मेरे क्षेत्र के लोग भी यही कह रहे हैं कि काश निजाम का राज कायम रहता, तो अच्छा होता। इस रेल लाइन को सन् 1995-96 में बजट में लिया गया। फरवरी 1997 में इसको क्लियरेंस मिला है। अब तक के सभी माननीय रेलमंत्रियों ने इसकी तरफ विशेा ध्यान नहीं दिया। अभी तक का इस पर समूचा प्रावधान 83.75 करोड़ रूपए का है। जबकि खर्च केवल 15.06 करोड़ रूपए का बताया जा रहा है, तो बाकी पैसा कहां गया? वह पैसा खर्च ही नहीं हुआ। इसका मतलब यह है कि जो बजट में प्रावधान किया जा रहा है, वह केवल दिखावे के लिए किया जा रहा है। क्या किए हुए प्रावधान को खर्च न करना गुनाह नहीं है? यह गुनाह बार-बार रेल मंत्रालय कर रहा है।

इस नयी रेल लाइन पर करीब 113 छोटे-मोटे पुल हैं, इनका काम अलग से किया जा सकता था। 23 स्टेशन्स हैं, इनका भी काम अलग से किया जा सकता था, लेकिन नहीं किया गया। गत लोकसभा के चुनाव होने के बाद माननीय रेल मंत्री लालू प्रसाद यादव जी, माननीय कृाि मंत्री शरद पवार जी, हमारी बहन माननीया श्रीमती सूर्यकांता पाटिल और मैं स्वयं, रेल के अधिकारियों के साथ एक बैठक की गयी। यह बैठक 18-06-2004 को हुयी, जो करीब डेढ़ घंटे चली। इसमें सारी चर्चायें अच्छी तरह से हो गयीं। किसी ने किसी को ना नहीं कहा। हमारी ओर से माननीय शरद पवार जी ने अहमदनगर-बीड परली (वै.) इस रेल लाईन के लिए सौ करोड़ रूपए देने का प्रस्ताव रखा और मंत्री जी ने भी इसके लिए न नहीं कहा। इतना ही नहीं, इसका भू-संपादन का कार्य जल्दी से जल्दी हो, इस पर भी जोर दिया गया। लेकिन जब बजट आया, तो सन् 2005-06 के बजट में इतनी सारी चर्चा होने के बाद और सौ करोड़ रूपए का आश्वासन देने के बाद और मांग को न नकारने के बाद केवल दस करोड़ रूपए का ही प्रावधान किया गया। [v64] जब नीतीश कुमार जी थे तब तक तो यह बीस करोड़ रूपए तक था।

हमारे क्षेत्र के साथ रेल के मामले में घोर अन्याय हुआ है। सन् 2006-07 में भी केवल 10 करोड़ रुपये दिए गए और 2007-08 के बजट में भी केवल 10 करोड़ रुपये ही दिए गए। रेल मंत्रालय को 10 करोड़ रुपये से क्या प्रेम है, यह मुझे पता नहीं चला। सबसे दुर्भाग्यपूर्ण बात यह है कि उस रुपये को खर्च नहीं किया जा रहा है, वह पैसा ऐसे ही पड़ा हुआ है। इसलिए हमें रेल विभाग की नीयत पर शक हो रहा है। बीड जिले के करीब सौ गांवों का भूसम्पादन कार्य इन्हीं की पहल से हो चुका है। 20.10.2005 से भूसम्पादन का प्रस्ताव रेल

वे बोर्ड के पास पड़ा हुआ है। कितना बड़ा दुर्भाग्य है कि उसे अभी तक मंजूरी नहीं दी गई। इसका क्या कारण है, यह पता नहीं चला। इस भूसम्पादन के प्रस्ताव को कलम 4 की प्रसिद्धि के बाद एक वर्ा के भीतर कानूनन 6 की मंजूरी मिलनी चाहिए, नहीं तो कलम 4 की कार्यवाही व्यवगत हो जाती है। फिर से भूसम्पादन का कार्य करना पड़ेगा। इसका क्या कारण है, यह पता नहीं है, लेकिन इन्होंने उसे किया नहीं है। बीड जिला प्रशासन ने इस बात को बार-बार रेलवे मंत्रालय के ध्यान में लाया। 8.02.06, 16.10.06, 30.12.06, इन प्रार्थना पत्रों द्वारा रेल बोर्ड को सूचित किया गया। लेकिन बोर्ड ने उस पर जानबूझकर नजरअंदाजी की। बोर्ड ने अब तक उसे मंजूरी नहीं दी है। किसानों के करीब 14 करोड़ रुपये जिला प्रशासन नहीं दे सका। आखिर इस प्रस्ताव को समय सीमा के अंदर मंजूर न करने का क्या कारण है। 83.75 करोड़ रुपये तो पड़े हुए हैं, प्रक्रिया पूरी हो चुकी है, फिर मंजूरी क्यों नहीं दी गई। इस मंजूरी के लिए मैंने स्वयं सदन में 3.08.2005 और 28.11.2005 को नियम 377 के अंतर्गत इस मामले को उठाया। मैंने 1.03.2006 के रेल बजट भााण में भी इसे उठाया। इतना ही नहीं, मैंने 4.04.06, 7.05.06, 17.06.06, 17.09.06 को माननीय रेल मंत्री जी को स्वयं पत्र लिखकर इस प्रस्ताव की मंजूरी की मांग की, लेकिन रेल मंत्री जी और रेलवे बोर्ड के कान पर जूं भी नहीं रेंगी। यह दुर्भाग्य की बात है।...(व्यवधान) मेरा समय बहुत है, मैं एनसीपी पार्टी की तरफ से बोलने वाला अकेला व्यक्ति हूं।...(व्यवधान) मेरी पार्टी से दूसरा कोई सदस्य बोलने वाला नहीं है।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : यह पार्टी का मामला नहीं है।

...(व्यवधान)

श्री जयसिंगराव गायकवाड़ पाटील : आप मुझे मेरी पार्टी के 15 मिनट दे दीजिए।

सभापति महोदय : आपके 15 मिनट नहीं हैं, केवल 5-5 मिनट ही बोलने का समय दिया जा रहा है।

...(व्यवधान)

श्री जयसिंगराव गायकवाड़ पाटील : ऐसे कैसे कर दिया गया है?...(व्यवधान)

सभापति महोदय : कैसे कर दिया, यह मैं नहीं जानता, लेकिन मुझे ऐसा ही बताया गया है। अभी 80 माननीय सदस्य और बोलने वाले हैं।

...(व्यवधान)

श्री जयसिंगराव गायकवाड़ पाटील : जितने सदस्य बोलने वाले हैं, वे सब पार्टी की तरफ से ही बोलने वाले हैं। कृपया आप मेरी बात सुनिए। आप मुझे मेरी पार्टी का समय दे दीजिए, मैं दूसरी पार्टी का समय नहीं लूंगा।...(व्यवधान) मैं समय से पहले अपनी बात समाप्त कर दूंगा। प्लीज़, आप मेरी बात सुनिए।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : ठीक है, आप दो-तीन मिनट और बोल लीजिए।

श्री जयसिंगराव गायकवाड़ पाटील : सभापति महोदय, इतना ही नहीं, क्या इसी तरह यह काम चलेगा? यहां गरीब रथ की बातें हो रही हैं, दूसरे दर्जे की सीटों को गद्देदार बनाने की बातें हो रही हैं। 20 हजार करोड़ रुपये का मुनाफा बताया जा रहा है। बड़े भाई, इसमें से थोड़ा सा अहमदनगर-बीड परली (वै.) रेल लाईन को भी दे दीजिए।

मेरा क्षेत्र स्वतंत्रता सेनानियों का क्षेत्र है, मजदूरों का क्षेत्र है। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि वे स्वतंत्रता सेनानियों को समझें, उनके त्याग को समझें, तपस्या को समझें, साधना व भावना को समझें, उनकी मांग को समझें। जिन्होंने निजाम से लोहा लिया, अंग्रेजों से लोहा लिया, पुर्तगालिओं से लोहा लिया है। आज अगर वे न होते, न लड़ते, तो हम यहां नहीं होते। वे मांग-मांग कर क्या मांग रहे हैं केवल एक रेल । क्या उनकी तपस्या और त्याग के बदले में हम इतना नहीं कर सकते, क्या मेरे क्षेत्र के स्वतंत्रता सेनानी और मजदूर कभी रेल में बैठे ही नहीं, ऐसी रेल विभाग की मंशा है? इसका क्या कारण है? मैं माननीय रेल मंत्री जी से गत नौ वर्ों से अहमदनगर-बीड परली (वै.) इस नई रेल लाइन की मांग कर रहा हूं। सबके साथ कई बैठकें, चर्चाएं, सदन में नियम 377, रेल बजट पर भााण और माननीय रेल मंत्री जी को मैंने कई पत्र लिखे हैं, लेकिन न्याय नहीं मिला। क्या हम यूपीए के अंग नहीं हैं? यह बहुत बड़ा स वाल है।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : आप इनसे पूछिए कि ये आपको यूपीए का अंग मानते हैं या नहीं।

श्री जयसिंगराव गायकवाड़ पाटील : मैं आपके माध्यम से सबसे पूछ रहा हूं। क्या आप हमारी सपोर्ट का कोई मतलब, उपयोग या जरूरत महसूस नहीं करते? ...(व्यवधान) मैं एक शेर सुनाना चाहता हूं :-

जिंदगी को दुआ न दे जालिम, जिंदगी किसको रास आयी है,

गैरों से शिकायत क्या करें, हमने अपनों से चोट खाई है।

सभापति महोदय : उन्हें -

गैरों से नहीं फुरसत, वे अपनों से नहीं खाली,

चलो हो चुका मिलना, वो न खाली न ये खाली।

श्री जयसिंगराव गायकवाड़ पाटील (बीड) : हमारी पूरी NCP की एक ही मांग है कि आप जल्द से जल्द अहमदनगर-बीड-परली वैद्यनाथ इस रेल लाइन का निर्माण करें। इसके लिए आप वर्ा 2007-08 में 100 करोड़ रुपये का प्रावधान करें। मुझे एक गाना याद आ रहा है जिसकी एक पंक्ति मैं सदन में सुनाना चाहता हूं।

सभापति महोदय : क्या रेल में गाना गाना जरूरी है?

श्री जयसिंगराव गायकवाड़ पाटील : मैं करूं किससे गिला, जब आलमपनाह ने लूट लिया।

जिससे न्याय की अपेक्षा है, अगर वही अन्याय करने लगे, तो हम तकरार करें किसके पास ? माननीय रेल मंत्री, रेल विभाग और देश के सबसे बड़े सदन से अगर न्याय नहीं मिलता, तो क्या हम सुप्रीम कोर्ट का दरवाजा खटखटायें? हमारी सुनवाई कौन करेगा?

माननीय सभापति महोदय, आप रेल मंत्री जी को आदेश दीजिए कि वे वर्ा 2007-08 के बजट में 100 करोड़ रुपये का प्रावधान अहमदनगर-बीड-परली वैद्यनाथ रेल लाइन के लिए करें। बीड जिले के सभी तबकों के स्वतंत्रता सेनानी, आम नागरिकों ने, सेवाभावी संस्थाएं, पत्रकारों समेत सभी संगठनों ने इस मांग के लिए सभी प्रकार के आंदोलन किये हैं। दिन-ब-दिन ये आंदोलन उग्र रूप धारण कर रहे हैं। आम जनता की यह भावना है कि इस रेल लाइन को पूरा किया जाये। इसके लिए ज्यादा से ज्यादा प्रावधान किया जाये लेकिन ऐसा नहीं हो रहा है।

सभापति महोदय, क्या महात्मा गांधी के इस देश में अहिंसात्मक व लोकतंत्रीय ढ़ंग के आंदोलन का कोई महत्व नहीं रहा? किसी मांग को पाने के लिए क्या आपको हिंसात्मक आंदोलन अपेक्षित है? राट्रीय सम्पत्ति का नुकसान अपेक्षित है। आपके और हमारे सर्वोच्च नेताओं के पुतले फूंकना अपेक्षित है? हमारी जायज और पुरानी मांग को नकार कर क्या आप हमें अहिंसात्मक मार्ग छोड़ने का संकेत दे रहे हैं?

सभापति महोदय, मैं फिर आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री महोदय से प्रार्थना करता हूं कि उन्होंने वर्ा 2007-08 के रेल बजट में जो केवल 10 करोड़ रुपये का प्रावधान किया है, कृपया उसे बढ़ाकर 100 करोड़ रुपये करें। भू सम्पादन के प्रस्ताव को तत्काल मंजूरी दे। इतना ही नहीं आज तक का प्रावधान करीब 83.57 करोड़ रुपये और जो आप आज बढ़ाकर देने वाले हैं, दोनों मिलकर वर्ा 2008 मार्च तक पूरा खर्चा करें और इस प्रौजेक्ट को पूरा करने की समय सीमा निश्चित करें। इसी के साथ मैं अपना भााण समाप्त करता हूं।

श्री रवि प्रकाश वर्मा (खीरी) : महोदय, वर्ा 2006-07 की रेलवे अनुदान की पूरक मांगों पर चर्चा में मैं कुछ बिंदुओं का समावेश कराना चाहता हूं। इस वर्ा भी निरन्तरता से मुनाफे का रेल बजट देने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं। यह आशा बढ़ रही है कि माननीय लालू प्रसाद यादव जी के नेतृत्व में भारतीय रेलवे विश्व स्तर की रेलवे बन सकेगी।

माननीय रेल मंत्री जी ने बजट भााण में लखनऊ से सीतापुर लखीमपुर होते हुए पीलीभीत तक आमान परिवर्तन का आश्वासन दिया है। पूरे क्षेत्र में इस आश्वासन पर प्रसन्नता व्यक्त की जा रही है। निश्चित रूप से यह एक महत्वपूर्ण फ्रेट कोरीडोर बनने जा रहा है। परंतु यह भावना भी व्यक्त की जा रही है कि इस प्रखंड पर यह आमान परिवर्तन पीलीभीत से चालीस किलोमीटर आगे बरेली तक ले जाने के लिए सहानुभूतिपूर्वक विचार करने का काम करेंगे। इसके पूरा होने पर जनपद लखनऊ, सीतापुर, लखीमपुर, पीलीभीत तथा बरेली के नागरिकों को राट्र की मुख्य धारा में आकर विकास करने का अवसर मिल सकेगा।

जनपद खीरी में दुधवा नेशनल पार्क है, जिसके मध्य से होकर रेल लाइन गुजरती है। इस ट्रेन से कई बार दुर्घटनाएं हुयी हैं तथा बाघ, हाथी इत्यादि बहुत से संरक्षित वन्य प्राणियों की मौतें हुयी हैं। इस कारण इस रेल की पटरी को समाप्त करके दुधवा नेशनल पार्क के बाहर से पलिया, मजगई, निधासन, सिंगाही होते हुए बेलरायां तक नई रेल लाइन बिछाने की मांग उठायी जा रही है। इस वैकल्पिक मांग के माध्यम से लाखों की तादाद में क्षेत्रीय नागरिक लाभान्वित होंगे, जबकि जंगल से होकर गुजरने वाली रेल लाइन पर आबादी क्षेत्र न होने के कारण वह ज्यादातर अनुपयोगी बनी रहती है। मैं स्मरण कराना चाहता हूं कि इस रेल मार्ग के आमान परिवर्तन का कार्य पिछले वर्ाों में ही लिया जा चुका है। अतः यह काम आसानी से किया जा सकता है।

पलियाकलां रेलवे स्टेशन (एनईआर) एक महत्वपूर्ण पर्यटन केंद्र से संबद्ध है, जहां पूरे भारत वर्ा से लोग आते हैं, परंतु इस स्टेशन पर कंप्यूटर आरक्षण सुविधा न होने के कारण यात्रियों को बहुत ज्यादा असुविधा का सामना करना पड़ता है। अतः आपसे अनुरोध है कि इस संबंध में शीघ्र निर्णय लेने का कट करें।

इस स्टेशन पर यात्री सुविधाओं का भी अभाव है तथा प्लेटफार्म भी छोटा है। माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि पलिया रेलवे स्टेशन का उच्चीकरण करने तथा यहां पर एक यात्री निवास का निर्माण कराने का कार्य करें, ताकि बड़ी तादाद में आने वाले पर्यटकों को रुकने की सुविधा मिल सके।

---

*The speech was laid on the Table.

पूर्वोत्तर रेलवे के इस प्रखंड पर कुछ महत्वपूर्ण रेलवे क्रासिंग हैं, जिन पर आरओबी बनाने की आवश्यकता है। पिछले काफी समय से इस बात के लिए आग्रह किया जा रहा है कि गोला गोकर्णनाथ स्टेशन के पास मतलया रेलवे क्रासिंग, घरधान रेल क्रासिंग तथा जनपद मुख्यालय लखीमपुर में स्टेशन के पास तथा शहर से लगे हुए राजापुर रेलवे क्रासिंग पर आरओबी प्राथमिकता से बनाए जाने की आ वश्यकता है। इसी रेल प्रखंड को आमान परिवर्तन के लिए भी प्रस्तावित किया जा रहा है। मेरा अनुरोध है कि इसी दौरान यह कार्य भी पूरा करने का कट करें।

शाहजहांपुर से गोला गोकर्णनाथ तक नयी रेल लाइन का सर्वे अद्यतन किए जाने का प्रस्ताव आपके द्वारा विगत वर्ाों में किया गया था। जिसे गोला गोकर्णनाथ से आगे बढ़ाकर मजगई निधासन होते हुए वेलरायां तिकुनिया तक कराने का कट करें।

रेलवे की यात्री ढुलाई एवं माल ढुलाई सेवाओं की गति बढ़ाने की आवश्यकता है। इसके लिए विशेा योजना बनाए जाने की आ वश्यकता है। यह एक जाना माना सूत्र है कि ट्रैफिक की गति बढ़ने से अर्थव्यवस्था की गति दोगुनी हो जाती है। अतः यह विशेा विचार का बिंदु है।

रेलवे की कैटरिंग सेवाओं में परिवर्तन लाया जा रहा है। मेरा आपसे अनुरोध है कि इस संबंध में विशेा इन्फ्रास्ट्रक्चर बनाए जाने की आवश्यकता है। यह रेलवे की आय बढ़ाने का माध्यम है। अतः इस पर विशेा अध्ययन करते हुए गुणवत्ता बढ़ाए जाने की आवश्यकता है।

जिस प्रकार से हिन्दुस्तान के अंदर राट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण बनाकर राजमार्गों का विकास किया जा रहा है, उसी प्रकार भूमंडलीकरण के इस युग में पश्चिमी यूरोप से मध्य-पूर्व होते हुए दक्षिण पूर्व एशिया के समुद्री तट तक एक अंतर्राट्रीय रेल कोरिडोर की आ वश्यकता महसूस की जा रही है। आज भारतीय रेल का चेहरा बदल रहा है तथा इस मेगा प्रोजेक्ट को जमीन पर ला पाने में भारतीय रेल सक्षम है। ऐसा हमारा सभी का विश्वास है। मैं समझता हूं कि यह अंतर्राट्रीय मेगा प्रोजेक्ट भारत सरकार के लिए तथा भारतीय रेल मंत्री जी के लिए एक बड़ी चुनौती है, जो भूमंडलीकरण के युग में भारतीय नौजवानों के लिए नयी दिशा प्रदान करने का आधार खड़ा करेगा। भारत र्वा एक तेजी से आगे बढ़ती हुयी अर्थव्यवस्था के तौर पर अपनी पहचान बना चुका है और पूरी दुनिया से भारी तादाद में लोग हिन्दुस्तान आ रहे हैं। मैं आशा करता हूं कि यह अंतर्राट्रीय रेल परियोजना हिन्दुस्तान के त्वरित आर्थिक विकास को आगे बढ़ाने के लिए एक महत्वपूर्ण भूमिका अदा करेगी। इस संबंध में यह स्मरण कराना आवश्यक है कि पड़ोसी राट्र चीन द्वारा हिमालय के आर-पार एक महत्वाकांक्षी रेल योजना स्थापित की गयी है, जिसका लाभ चीनी अर्थव्यवस्था को मिल रहा है। अतः भारतीय रेल के लिए नयी पहल किया जाना आवश्यक है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

SHRI P.C. GADDIGOUDAR (BAGALKOT): Sir, I would like to bring to your kind notice regarding the Railway Budget. Sir, after going through the Budget Copies I had been surprised, that the funds provided to Karnataka State is very meager and inadequate. There are so many ongoing Railway Projects in our Karnataka State to complete the all projects we required the huge funds.

Sir, Gadag-Bagalkot Gauge conversion project is to be completed expediationaliously, anyway I am happy the project was included in the fixed target.

Sir, in my Bagalkot Constituency we have sugar and cement industries. For transportation and development of those industries we need Railway facility. Ilkal town in my district is noted for its silk sarees and red granite stones world wide to develop the said city, we must have a new Railway line. In my Constituency there are world historical places like Pattadakal, Aihole, Badami and Kudalasangam. To improve the Tourism we need Railway facility.

Hence, I request the Hon'ble Railway Minister for development of my Bagalkot district the following new Railway projects may please be approved and included in the present Railway Budget.

(i) Shahabad (Gulbarga Dist.) – Bagalkot - Kudachi (Belgaum Dist.)

(ii) Hospet to Almatti

*The speech was laid on the Table.

DR. R. SENTHIL (DHARMAPURI): Sir, I rise on behalf of *Pattali Makkal Katchi* and on behalf of our beloved *Ayya*, Dr. Ramadoss, to support the fantastic Budget proposed by our hon. Lalu *ji* for the Railways for 2007-08.

Sir, on the day when the hon. Minister presented the Budget, there was a huge noise in Parliament. People tried to suppress his voice but the next day, newspapers all over the country applauded the Budget. They said that this is the best Budget ever presented. Those who made noise may know the news. That is the very justification to say that this is a fantastic Budget. I am not going to the extreme details as to why it is a fantastic Budget but I would like to say a few words. The key of Lalu *ji* and his fellowmen have transformed the Railways from a loss-making body into a profit-making body. It is the best example of a public sector to show that it can perform like a private sector and even better than any other private sector in the country. We should notice the performance ratio of 78.7 per cent. The record of Indian Railways is also considered as one of the best in the world, and that speaks of the performance of the Railways.[MSOffice65]

They have done so many things to make profit. They have made sure that no wagon goes empty; they have made sure that no seats are empty and they have done this. Our hon. Ministers Shri Lalu Ji and Shri Velu Ji had been the two rails and they are carrying India forward. They did not behave like just the Chief Executive Officers; they behaved as men of true hearts. They have thought of who travel in the unreserved classes; they made sure that they get cushioned seats. They also took care of those men and women who are above 45 years and made sure that they get lower berths.

I have only a very few points to mention. I congratulate the Ministry for ensuring that there will be a drive for recruitment of SCs/STs. I only request the hon. Minister to extend it for OBCs. He has mentioned that the Railways would pursue aggressively to ensure 27 per cent reservation. I want to say only one thing. The UPSC has not done well with regard to reservation. Sorry for mentioning this here. But when we go into the records, UPSC actually had cheated. They had actually given reservation for those candidates who actually would qualify under open category. This has to be looked into. Unfortunately we do not have a Parliamentary Forum for OBCs. I request the Ministry of Railways to go into the details and ensure that actually 27 per cent reservation is implemented fully for SCs/STs.

Of all the schemes that I am going to applaud, there is only one scheme that I want to congratulate the Ministry for. This is about Salem Division. It is our dream for more than 50 years. It is very much required. Our hon. Members have mentioned here that people of Kerala and Tamil Nadu are brothers. True. We are brothers and hence our ancestral property has to be divided equally among ourselves. 1,332 kms. in this Palghat Division is going to be divided equally. Correct. If you see the facts, even after division, there will be six more Divisions which will have far less than 500 kms. in the whole nation. It is a custom to divide larger States for administrative reasons. They had divided Bihar into two huge States. Even in Tamil Nadu, we have

a demand that it should be divided into two for administrative reasons. We have so many districts that had been divided. … (*Interruptions*) Take the examples of Bihar. Jharkhand is bigger area-wise.

SHRI P.C. THOMAS (MUVATTUPUZHA): He has quoted a very good example! We also approve of that.

DR. R. SENTHIL : Even after division, 8800 employees will be with Palakkad Division and only 8200 employees with the Salem Division. After division, Palakkad Division will have Rs.260 crore as income whereas Salem Division will have only Rs.200 crore as income. Some people say that the division will take away the income of Palakkad Division. I want to say that income is not the income of Palakkad Division or Salem Division. It goes into the Central kitty of the Railways; it will go into the Railways Budget and divided equally among various sections.

Salem Division was a demand and a dream for us. I thank the hon. Minister for ensuring that it will be operational as early as possible and also for allocating money for immediate operation.

I have a couple of small demands which I will present. I thank the hon. Minister for ordering a survey for a link between Morapur and Dharmapuri. I would only request him to expedite the survey and start the work at the earliest.

He had said that they have reduced the fares of passenger trains. But what I am looking at is many passenger trains have been converted into express trains, thereby increasing the fares by Rs.20. I just would like to know how many passenger trains the Ministry had introduced in the last few years. Now, the passenger trains have become non-profitable and hence, no new passenger trains had been introduced. The Ministry of Railways is not a profit making firm alone; it has got social commitments. Railways should continue to operate more and more passenger trains. Railways cannot be fully passenger-oriented company; it should serve the social obligation.

So, I request for more and more passenger trains to be operated. I thank you for increasing the number of unreserved coaches, which is a social commitment. Likewise, I request that the Jolarpet-Erode Passenger train may be extended up to Tirupati.

I have another couple of small demands which I would read out. A new railway line was requested between Tiruvanmiyur-Mahabalipuram. A survey had been done. I request that the work on that line may be taken up early. Kanchipuram-Arakonam line needs electrification. I request the Railway Minister to expedite the work. Likewise, they can plan for a circular train from Chennai-Chengleput-Kancheepuram-Avadi-Central. [MSOffice66]

It will have a huge potential because it is a very important trade link.

I would request a train link between Puducherry to Chennai and operation of a Shatabadi Express is requested. Karaikkal, a backward area in Puducherry State has got no train linkage. I would request the hon. Minister to do some study to get Karaikkal on the train map. Likewise, Puducherry-Bangalore-Hyderabad link is requested. Some survey had been done. I request that this should be made operational.

I do not want to make any division on language. Language is the most important communicator. While appreciating the Budget speech, I would say that there were quite a few Hindi poems which I could not understand. Since I do not understand Hindi, I would have appreciated if a translation had been given along with the speech. In future I request that the Railway Budget speech may be given in all the 18 languages so that everybody gets the copy in his mother tongue.

SHRI P.C. THOMAS (MUVATTUPUZHA): Sir, I hope the Budget on Railways 2007-08 will be approved with the following additional points.

1. That the provision of Rs. 3 crores for the newly formed Salem Division shall be withdrawn if its boundaries are not altere. As of now there is great injustice of having taken more than 60% of the existing Palghat Division in Southern Railway. This will in effect reduce Palghat Dn. to a miniscule. If a new Division is to be formed with Salem as Headquarters its area must be carved from all the nearby Division like Chennai, Bangalore, Madurai, Thiruchirapally apart from a similar portion from Palghat Division. I request that till such re-forming of boundaries the further proceedings regarding Salem Dn. may be stopped.

2. The Hon'ble Minister of Railways has assured Members of Parliament from Kerala, that the question of Salem Dn. will be finalized only after a discussion with the Chief Minister of Kerala and Tamil Nadu. The time within which such a Conference was to be held has long expired. Hence I request that such a Conference may be called immediately.

3. The prestigious new Railway line sanctioned to Sabarimala from Angamali has been allotted only ten crores of rupees. This is totally insufficient. At least Rs. 100 crores should have been allotted and construction work started without delay.

4. A new Railway Zone should have been sanctioned with H.Q. in Kerala as a South East Railway.

5. More amount should have been allotted for doubling of Railway lines in Kerala.

6. More trains may be sanctioned from Kerala to Bangalore. At least one daily train may be sanctioned as aforesaid.

---

*The speech was laid on the Table.

7. There are several cases where passengers in long distance trains while getting seriously ill are deprived of due medical assistance. So a doctor should be posted in all long distance trains.

8. A Railway Sports Complex should be starred in Cochin, Trivendrum or Kozhikode.

9. Licenced Railway Porters are in great difficulty as they do not get enough job. They may be given jobs in parcel loading or their co-operatives or welfare societies may be given priority in parcel loading

contract works.

10. A Railway over bridge may be constructed at Mulamithuruthy and a Railway under bridge at Kambivelikkakam (Thiruvamkulam Panchayat) in Ernakulam Dt. in Trivandrum Division in Kerala on Ernakulam – Kottayam Rail route.

The above points may kindly be favorably considered and proper declarations be made by Hon'ble Railway Minister in his reply speech.

डॉ. शफ़ीकुर्रहमान बर्क (मुरादाबाद):मोहतरम सभापति जी, मैं सबसे पहले रेलवे मिनिस्टर माननीय लालू प्रसाद जी को मुबारकबाद देना चाहता हूं कि उन्होंने अपने इन तीन साल के पीरियड में रेलवे डिपार्टमेंट को जो फायदा पहुंचाया है, इतना शानदार काम किया है कि इससे पहले कोई रेल मंत्री इस तरीके से नहीं कर पाया। रेलवे के जरिए मुल्क को 20,000 करोड़ रुपए की आमदनी हुई है, यह हकीकत में लालू जी की मेहनत, राज्य मंत्रियों और रेलवे विभाग के कर्मचारियों के लिए काबिले मुबारकबाद है।

जिस तरीके से लालू जी की रेल चली है, अगर सारे मुल्क की रेल इसी तरीके से चल पड़े तो मैं समझता हूं मुल्क कहीं से कहीं पहुंच सकता है। आज मुल्क के अंदर ज्यादा से ज्यादा मेहनत और कुर्बानी की जरूरत है। लिहाजा मैं इस मौके पर इतना अर्ज करना चाहता हूं कि अभी भी कई रेलवे स्टेशंस और जंक्शंस के ऐसे प्लेटफार्म्स मौजूद हैं, जिन पर टीन शेड नहीं है इसलिए उनके अपग्रेडेशन की जरूरत है।

जहां तक जिला मुरादाबाद जंक्शन का ताल्लुक है, वह न सिर्फ रेलवे जंक्शन है, बल्कि डिवीजन भी है। डिवीजन होने के बावजूद मुरादाबाद स्टेशन का अभी तक अपग्रेडेशन नहीं हुआ है। वहां पर बहुत सी कमियां हैं। प्लेटफार्म्स कम हैं, कई प्लेटफार्म्स पर लोगों के आराम के लिए, जाड़े, बरसात या गर्मी के मौसम में कोई साया नहीं है, जिसकी वजह से लोगों को बहुत परेशानियों का सामना करना पड़ता है। इसलिए मेरी रेल मंत्री जी से मांग है कि मुरादाबाद डिवीजन के इस जंक्शन को अपग्रेड कराएं और इस डिवीजन में जितने भी अन्य स्टेशंस आते हैं शाहजहाँपुर तक, उनका भी अपग्रेडेशन होना चाहिए।

मैं खास तौर से यह गुजारिश करना चाहता हूं कि मैंने सन् 1997-1998 में सम्भल वाया हसनपुर-गजरौला तक रेल लाइन बनाने की मांग की थी। पिछले साल भी मैंने इस मसले को रेल बजट पर हुई बहस के समय उठाया था,जिस पर रेल मंत्री जी का मुझे जवाब मिला कि इस लाइन को बनाने के लिए 104 करोड़ रुपए का खर्चा होगा। उन्होंने यह भी कहा कि यह खतरा है कि आमदनी शायद कम होगी। इस कारण लगता है उन्होंने इसे बनाने से एक तरह से इनकार कर दिया। मैं उनसे पूछना चाहता हूं कि क्या सब काम आमदनी के लिए ही किए जाते हैं?[R67]

मुल्क के अंदर ऐसे इलाके भी होते हैं जहां जन-सुविधाओं की कमी को पूरा करना पड़ता है। संभल जिला मुरादाबाद एक तारीखी हैसियत रखता है जो राजधानी भी रह चुका है और जो मुगल काल में सूबा भी रह चुका है लेकिन आज वह तहसील है। इसी तरीके से हसनपुर एक तहसील है, वहां पर रेलवे लाइन ने मुंह नहीं देखा है। मैं चाहता हूं कि मेरे क्षेत्र के लोग जोकि बहुत परेशान हैं और बार-बार हमने इस मसले को सदन के अंदर उठाया है लेकिन माननीय रेलवे मिनिस्टर ने आज तक इस मसले पर तवज्जोह नहीं दी। यह कहकर कि इस पर खर्चा ज्यादा होगा, रेल लाइन बनाने से इंकार कर दिया। इसलिए मेरी पुरजोर मांग है कि हर कीमत पर संभल से वाया हसनपुर, गजरौला को जोड़ दिया जाए, जिससे कि हमारे शहर की तरक्की हो सके। हसनपुर और जो दूसरी तहसील है, उसकी तरक्की हो सके। लाखों लोगों को आराम मिल सके। मैं पहले भी माननीय मंत्री जी से मांग कर चुका हूं और आज पुरजोर अपील कर रहा हूं कि संभल को इस लाइन से महरूम न किया जाए। अगर इस तरीके से महरूम किया गया तो यह बहुत बड़ी नाइंसाफी होगी और हमारे साथ बहुत बड़ा

अन्याय होगा। इसलिए मैं चाहता हूं कि जिस तरीके से दूसरे इलाकों के अंदर आप करोड़ों रुपया खर्च कर रहे हैं, लाइनें बना रहे हैं, ट्रेनें चला रहे हैं, हमें उस पर कोई एतराज नहीं है। लेकिन हमारे इलाके के अंदर भी रेलवे लाइन बननी चाहिए। आज सिर्फ ब्रांच लाइन संभल तक है और वह भी रुकी हुई है। आज वह लाइन भी वर्किंग आर्डर में नहीं है। इस सदन और सभापति जी के जरिये ,से मैं सरकार से पूछना चाहता हूं कि वह इस लाइन को बनाएगी या नहीं बनाएगी। अगर ऐसा नहीं हुआ तो मैं इसी सदन के अंदर बैठकर धरना दूंगा और इस बात की मांग करुंगा कि संभल वाया हसनपुर-गजरौला तक लाइन नहीं बनाई गयी तो मैं अपने क्षेत्र के लोगों को क्या जवाब दूंगा। मैं चाहता हूं कि हर कीमत पर यह लाइन संभल वाया हसनपुर-गजरौला तक बनाई जाए, जिससे हम लोगों को दिल्ली तक जाने में आसानी हो सके। अगर ऐसा नहीं होता है तो यह हमारे साथ बहुत बड़ी बेइंसाफी होगी। हम माननीय लालू जी का ऐतराम करते हैं, इज्जत करते हैं। उन्होंने इस वक्त जो भी करिश्मा दिखाया है, जो कुछ काम किया है वह काबिले-तारीफ है। दूसरे लोगों को भी उनसे सबक लेना चाहिए। मैं केवल इतना ही कह सकता हूं कि मोहतरम लालू जी से मेरे पास जो जवाब आयेगा, यकीनन उसमें यह लिखा होगा कि सम्भल से गजरौला तक रेलवे लाइन बनाई जाएगी।

डॉ. करण सिंह यादव (अलवर) : माननीय सभापति जी, भारतीय रेल को विश्व में पहले नम्बर पर पहुंचाने का सपना लिए, दिल पर बड़ी कारीगरी से नाम लिखने में माहिर दरिया दिल सौदागर और भारतीय जनमानस में रचे-बसे रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव के बजअ की प्र ाशंसा शब्दों में पिरो पाना असंभव सा काम है।

प्रशंसा और मुंह पर प्रशंसा चाटूकारिता की श्रेणी में आती हे मगर करोड़ों देशवासियों की मूल भावना को सदन के समक्ष न रख पाना भी कृत्धन्ता होगी। भारी शोरगुल के बीच करोड़ों देशवासियों ने रेल बजट का सीधा प्रसारण देख रही जनता सिर्फ एक ही सुर में वाह वाह कर रही थी और हर जुबान पर एक ही जुमला है - **लालू जी दा जवाब नहीं।**

गत तीन वर्षों में लगातार बढ़ा हुआ लाभंश 20 हजार करोड़ पर पहुंच गया। डीजल, पेट्रोल, कोयले की बढ़ती कीमतों के बावजूद किराया बढ़ाना तो दूर सभी श्रेणियों में किराया घटा कर जनता को जबरदस्त राहत दी है।

मैं प्रत्यक्षदर्शी रहा हूं जयपुर से पीपावा के लिए डबल स्लेड कंटेनर ट्रेन के उदघाटन समारोह का और प्रतीक्षा है तीन मंजिले कंटेनर ट्रेन के शुभारंभ का जिसके लिए इस बजट में लालूजी ने घोाणा की है।

र्वा 2007 को स्वच्छता र्वा के रूप में मनाने के संकल्प के साथ भारी सुविधाओं में सुधार लाने के प्रयास निरंतर बढ़ रहे हैं। अनारक्षित सैंकड क्लाश में गद्दे कुशन सीटों का प्रावधान कर आपने आम आदमी की तकलीफ का निवारण किया है। साधरण श्रेणी के अतिरिक्त डिब्बे सभी गाड़ियों में लगाकर आम जनता को राहत दी है। विक्लांगों के लिए अलग से कोच वरिठ नागरिकों एवं महिलाओं को निचली बर्थ में अधिक सीटें आबंटन के प्रावधान की सर्वत्र प्रशंसा हुई है।

आपने जहां कामगार व किसानों के लिए पूर्व में कुल्हड़ व खादी के प्रयोग व रेलवे स्टेशनों पर दूध,छाछ, लस्सी के बिक्री केन्द्र खोलकर ग्रामीण रोजगार के नये आयाम स्थापित किये थे। आज दूध के डिब्बे, फल सब्जी के खुदरा विक्रेताओं के लिए अलग से वेंडर्स कोच लगाने का निर्णय ग्रामीण दूध उत्पादकों एवं काश्तकारों को बहुत बड़ी राहत देगा।

अब मैं अपने क्षेत्र से जुड़ी कुछ समस्याओं का ध्यान आकर्ति करना चाहूंगा व कुछ मांगें मंत्री से से करूंगा।

---

*The speech was laid on the Table.

मैं बहुत अर्से से रिवाड़ी से भिवाड़ी तक नयी रेल लाइन डालने के लिए विनती करता आया हूं। भिवाड1 राजस्थान का द्रूतगति से प्रगति करती हुई औद्योगिक नगरी है जहां लगभग 1500 औद्योगिक इकाइयां कार्यरत हैं तथा इनलैंड कंटेनर डिपो भी हैं।

मेरे क्षेत्र के राजगढ़ स्टेशन पर आश्रम एक्सप्रेस व बरेली न्यू भूज ट्रेन के ठहराव की महती आवश्यकता है। मेरी प्रार्थनाहै कि एक बार प्रयोग के तौर से ही इन गाड़ियों का ठहराव देने की कृपा करें। 15 फरवरी से दिल्ली-जैसलमेर इंटरसिटी के हरसौली स्टेशन से ठहराव को बंद किये जाने से उस क्षेत्र की ग्रामीण जनता को बहुत असुविधा हुई है। कृपयया यह ठहराव पुनः सुनिश्चित किया जाये।

रिवाड़ी से अलवर होते हुए जयपुर मार्ग का दोहरीकरण शीघ्र गति से किया जाये। इस बजट में अलवर से हरसौली तक के दोहरी करण को स्वीकृति दी गई। उसके लिए धन्यवाद। शेा बचे मार्ग को भी शीघ्र दोहरीकृत किया जाये1

मेरे क्षेत्र की बहुत बड़ी कृाि मंडी खैरथल में कम्प्यूटरराईज्ड आरक्षण केन्द्र व खैरथल के फाटक संख्या 93 से 200 मीटर उत्तर दिशा में अंडर ब्रिज फुट ओवर ब्रिज की मांग पुरानी है। मेरी प्रार्थना है कि इस बजट में इन कार्यो के लिए स्वीकृति दी जाये।

दिल्ली अहमदाबाद राजधानी एक्सप्रेस का ठहराव अलवर में किया जाये।

अलवर में रेल कोच की धुलाई व रख रखाव के लिए पिट लाइन बनायी जाये।

अलवर राट्रीय राजधानी क्षेत्र में विकास की संभावनाओं वाला शहर है, अतः दिल्ली-जयपुर के बीच डी एम यू चलाई जाये।

एक गरीब रथ ट्रेन दिल्ली से जयपुर अलावा होते हुए चलाई जाये।

1996-97 में रेल मंत्रालय द्वारा शिवाजी पार्क अलवर में फलेग स्टेशन स्थापित किये जाने का निश्चय लिया गया था। आज भी शिवाजी पार्क के पास अतिरिक्त रेल लाईन पड़ी हुई है। यदि शिवाजी पार्क में फलेग स्टेशन बना दिया जाता है। तो अलवर की आधा से ज्यादा आबादी जो कि शिवाजी पार्क और आसपास के क्षेत्र में रहती है। उनके लिए सुविधाजनक होगा। अलवर से नजदीकी स्टेशन की दूरी करीब 14 मिनट की है यदि शिवाजी पार्क पर फलेग स्टेशन बना दिया जाता है तो यह दूरी मात्र 7 मिनट हो जायेगी। जो कि रेल संचालन में सुविधा के साथ साथ रेलवे को आर्थिक रूप से भी फायदे मंद होगी।

लखनऊ से मथुरा के बीच चलने वाली 4201-4202 एक्सप्रेस ट्रेन को वाया अलवर रेवाड़ी चलायी जाये। वर्तमान में अलवर मथुरा के बीच केवल पैंसेजर ट्रेन चल रही है। लखनऊ मथुरा रेवाड़ी तक चलाने से अलवर व हरियाणा के यात्रियों को आगरा, कानुपर व लखनऊ जाने के लिए सीधी सुविधा मिल सकेगी।

मेरे अपने जिला मुख्यालय स्टेशन अलवर का चेहरा दिनों दिन बदल रहा है और आज अलवर अत्याधुनिक सुविधाओं वाले साफ सुथरे स्टेशन के रूप में विकसित हो रहा है। अलवर राजस्थान का सिंहद्वार है तथा सरिस्का वन अभ्यारण्य के अलावा दर्जनों पर्यटन स्थलों वाले इस जिले में रेल यातायात बढ़ाने की महती जरूरत है। बहुत सी दूरगामी ट्रेनें जयपुर मथुरा व रिवाड़ी तक आकर रूक जाती है। इन रेल गाड़ियों को अलवर तक बिना अतिरिक्त खर्च के बढाया जा सकता है। मैं कुछ ट्रेनों की लिस्ट नीचे अंकित कर रहा हूं जिन्हें अलवर-जयपुर-रिवाड़ी तक बढ़ाया जाये।

1. जयपुर से मुम्बई सुपर फास्ट 2956 जयपुर से रवानगी 14.10 बजे, यह ट्रेन जयपुर एक दिन पहले 12.55 आती है।

2. जयपुर मैसूर एक्सप्रेस 9776 (सोमवार व बुधवार)- पहुंच 06.20 बजे रवानगी 19.40 बजे, इसी तरह मैसूर से जयपुर गुरूवार एवं शनिवार रवाना होती है।

3. जयपुर-चैन्नई 2968 (शुक्रवार व रविवार)- पहुंच 06.20 बजे रवानगी 19.40 बजे जयपुर से रविवार व शुक्रवार को चलती है।

4. जयपुर इन्दौर सुपर फास्ट 2974 (मंगलवार व गुरूवार)- पहुंच 08.30 बजे रवानगी 21.15 बजे। इन्दौर से 2973 बुधवार व शुक्रवार रवाना होती है।

5. जयपुर एरर्णाकुलम मरूसागर 2978 (शुक्रवार)- पहुंच 14.05 रवानगी 22.05

6. दिल्ली से रेवाडी 7 आर डी यह ट्रेन रेवाडी 21 बजे आती है तथा दिल्ली के लिए दूसरे दिन सुबह 06.30 बजे रवाना होती है। अतः अलवर/बांदी कुई तक बढ़ाई जा सकती है।

7. आर एक्स हिसार से रेवाडी पहुंच 10.15 बजे रवानगी 17.30 बजे यह ट्रेन अलवर तक बढाई जा सकती है।

8. 9 आर डी दिल्ली रेवाड़ी पहुंच 22.30 बजे रवानगी दूसरे दिन सुबह 7.50

श्री जसवंत सिंह बिश्नोई (जोधपुर) : महोदय, मैं रेल बजट का समर्थन करता हूं। रेल बजट में किराया नहीं बढ़ाया गया है। इससे आम जनता को लाभ पहुंचा है। इस रेल बजट में किसी भी प्रकार का कर नहीं लगाया गया है। रेल बजट में राजस्थान खासकर पश्चिमी राजस्थान की तरफ बहुत ही कम ध्यान दिया गया है। मेरे लोकसभा क्षेत्र जोधपुर से चैन्नेई, बंगलौर, हैदराबाद, सिकंदराबाद, पुरी आदि जगह साप्ताहिक ट्रेनें चलती हैं। इन ट्रेनों की बुकिंग शुरू होते ही एक घंटे के अंर-अंदर " नो रूम " हो जाता है, जिससे आम आदमी को बहुत ही परेशानी का सामना करना पड़ता है। मैं मंत्री महोदय से मांग करता हूं कि जोधपुर से चैन्नेई, जोधपुर से बंगलौर, जोधपुर से हैदराबाद, जोधपुर से सिकंदराबाद, जोधपुर से पुरी की ट्रेनों के फेरे बढ़ाए जाएं। उपरोक्त साप्ताहिक ट्रेनों को सप्ताह में दो या तीन बार चलाने का आदेश प्रदान करें। जोधपुर से हरिद्वार की ट्रेनों को भी बढ़ाया जाए तथा जोधपुर से मुम्बई की ट्रेनों की संख्या भी बढ़ाई जाए।

महोदय, जोधपुर के लोग दक्षिणी भारत में ज्यादा रहते हैं। ट्रेनों के फेरे बढ़ने से आम जनता को ज्यादा फायदा होगा। मेरे खयाल से देश में ऐसी बहुत ही कम ट्रेनें हैं, जिनकी बुकिंग शुरू होने के एक घंटे बाद ही " नो रूम " हो जाए। जोधपुर से पूना के बीच नई ट्रेन चालू करने की काफी लम्बे समय से मांग की जा रही है। देश के उपराट्रपति महोदय ने पूना और जोधपुर के बीच नई ट्रेन चलाने के लिए कहा था। अतः महोदय जोधपुर पूना के बीच नई ट्रेन चलाई जाए, जिससे आम जनता को फायदा हो सके। जोधपुर से मध्यप्रदेश व छत्तीसगढ़ के बीच कोई ट्रेन नहीं है। मध्यप्रदेश एवं छत्तीसगढ़ में राजस्थान के बहुत ही ज्यादा लोग हैं। अतः महोदय मध्यप्रदेश व छत्तीसगढ़ के बीच नई ट्रेनें चलाने की कृपा करें।

महोदय, मुम्बई से जैसलमेर तक कोई ट्रेन नहीं है। हजारों पर्यटक इस वजह से परेशान रहते हैं। मुम्बई एवं जैसलमेर के बीच नई ट्रेन चलाई जाए। जयपुर एवं जोधपुर के बीच दिन में कोई ट्रेन नहीं है। आम जनता इससे परेशान रहती है। इस कारण जोधपुर एवं जयपुर के बीच दिन में नई ट्रेन चलाने का आदेश देकर अनुगृहित करें। जोधपुर से द्वारका के बीच कोई ट्रेन नहीं है। हजारों लोग द्वारका जाते हैं, वे लोग जगह-जगह ट्रेन बदलते हैं। पश्चिमी राजस्थान खासतौर से जोधपुर के लोगों की भावना है कि जोधपुर एवं द्वारका के बीच एक नई ट्रेन चलाई जाए ताकि लोग आस्था के केंद्र द्वारका जा सकें। जयपुर के फुलेरा से जोधपुर तक आटो सिगनल प्रणाली का कार्य अधुरा पड़ा है, जिससे एक-डेढ़ घंटा ज्यादा लगता है। कृपया फुलेरा से जोधपुर तक आटोसिगनल प्रणाल शीघ्र ही लागू की जाए तथा उसका कार्य अतिशीघ्र ही पूरा कराया जाए। पश्चिमी राजस्थान में मानव रहित बहुत से फाटक थे, लेकिन गेज परिवर्तन (आयाम

---

*The speech was laid on the Table.

परिवर्तन) के बाद उन फाटकों को बंद कर दिया गया है। इससे गांव में रहने वाले लोगों को बहुत ही समस्या का सामना करना पड़ रहा है। मानव रहित फाटक बंद होने से लोगों को 50-100 किलोमीटर घुम कर जाना पउता है। जबकि पश्चिमी राजस्थान में ट्रेने बहुत ही कम चलती

हैं। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूं कि आमान परिवर्तन के समय बंद की गई फाटक खोली जाएं। पश्चिमी राजस्थान में कई रेल मार्गों का सर्वे हो चुका है जैसे बिलाग से बर, नागौर से फलौदी, फलौदी से बाडमेर सांचौर व काडला तक, लेकिन बजट में इन रेल मार्गों को शुरू करने के बारे में कुछ भी नहीं कहा गया है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि पश्चिमी राजस्थान के जिन रेल मार्गों का सर्वे हो गया है, उन पर शीघ्र कार्य शुरू किया जाए।

महोदय, मैंने कई बार बीटीसी किए हुए लड़कों को रेलवे में नौकरी पर लगाने का निवेदन किया था, लेकिन अभी तक उन बच्चों को नौकरी पर नहीं लगाया गया है। जोधपुर रेलवे स्टेशन के द्वितीय गेट के पथ मार्ग को बनाया जाए ताकि द्वितीय गेट पर ज्यादा से ज्यादा लोग आ सकें।

महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से निवेदन करता हूं कि मेरी उपरोक्त मांगों को पूरा करके अनुगृहित करें।

योगी आदित्यनाथ (गोरखपुर) : महोदय, मैं सबसे पहले आपका धन्यवाद करता हूं कि र्वा 2007-08 के रेल बजट के लिए हो रही चर्चा में मुझे भाग लेने का अवसर प्रदान किया है। मैं पिछले काफी समय से सदन में बैठ कर माननीय सदस्यों द्वारा रेल बजट के पक्ष और विपक्ष में जो बातें कही जा रही थीं, उन्हें सुन रहा था। मुझे ताज्जुब हो रहा है कि पिछले चार बार से श्री लालू प्रसाद जी भारत के रेल बजट को प्रस्तुत कर रहे हैं और चमत्कार कहां दिख रहा है, चमत्कार कहां हो रहा है, मुझे स्वयं उनके पक्ष में बोलने वाले माननीय सदस्यों पर आश्चर्य हो रहा था। मैं इस बात को दावे के साथ कह सकता हूं कि श्री लालू जी के रेल मंत्री बनने के बाद से भारतीय रेल ने आज अपनी समय सारणी से चलना बंद कर दिया है। माननीय लालू जी के बिहारीकरण के नक्शेकदम पर चल कर रेल का नुकसान होना प्रारंभ हो गया है। मुझे याद है र्वा 2003-04 में हम लोगों ने भारतीय रेल की 150वीं र्वागांठ मनाई थी और उस समय चर्चा हुई थी कि इन 150 र्वों में भारतीय रेल ने तमाम उतार-चढ़ाव देखे हैं। अगर 150 र्वों में भारतीय रेल भारत की जनता के विश्वास का पर्याय बनी रही है तो उसके बहुत से कारण थे, जैसे रेल का किराया काफी कम था और पूरे देश के अंदर रेल का जाल बिछा हुआ था। उत्तर से दक्षिण और पूर्व से पश्चिम सम्पूर्ण राट्र में समतामूलक समाज की स्थापना करके एकता और अखंडता के सूत्र में जोड़ने के साथ-साथ केवल व्यावसायिक दृटि से ही नहीं बल्कि सामाजिक सरोकार से भी इसका संबंध होने के कारण आम जनमानस इससे लाभांवित होता रहा है। लेकिन पिछले कुछ समय से भारतीय रेल जो भारत के यातायात की जीवन रेखा कही जाती थी, वह जिन चुनौतियों से जूझ रही है, सुरक्षा और संरक्षा का मुद्दा हमारे सामने, पूरे देश के सामने चुनौती के रूप में है, उसके बारे में रेल बजट में कोई घोाणा नहीं की गई है। केवल कागजी घोाणाओं के अलावा कुछ भी नहीं किया गया है।

महोदय, पिछले महीने समझौता एक्सप्रेस में बम विस्फोट हुआ और अनेक निर्दोा नागरिक मारे गए। उससे पहले मुम्बई महानगर में भी इसी प्रकार का विस्फोट हुआ था। पिछले र्वा जौनपुर, उत्तर प्रदेश में श्रमजीवी एक्सप्रेस में बम विस्फोट हुआ था। दर्जनों नागरिक गम्भीर रूप से घायल हुए थे। बम विस्फोट की घटनाओं को हम लोग हल्केपन से ले लेते हैं। माननीय रेल मंत्री का वक्तव आया और उन्होंने रेल बजट में चर्चा करते हुए कहा है कि हम डॉग सक्वायड बढ़ाकर इसकी सुरक्षा करेंगे। जब भी हम इस प्रकार की आतंकी घटनाओं की उपेक्षा करेंगे तो इससे आतंकवादियों का उत्साह बढ़ेगा तथा सुरक्षाबलों के जवानों का मनोबल गिरेगा। मैं समझता हूं कि सुरक्षा की दृटि भारत की यातायात की लाइफलाइन को तोड़ने का ही हम कार्य कर रहे हैं। सुरक्षा के महत्वपूर्ण मुद्दे पर बजट में कहीं कोई ध्यान नहीं दिया गया है।

दूसरा, संरक्षा का मुद्दा है। इस पर बराबर सदन में चर्चा होती रही है। एनडीए की सरकार के समय भी 17 हजार करोड़ रूपये की लागत से संरक्षा निधि का निर्माण किया गया था। उस समय तय हुआ था कि रेलवे ट्रैक का आधुनीकीकरण इसके माध्यम से किया जाएगा, जर्जर पुलों की मरम्मत की जाएगी, सिग्नल सिस्टमों का आधुनीकीकरण किया जाएगा और रेलवे लेवल क्रासिंग के इंटर लॉकिंग सिस्टम को दुरूस्त किया जाएगा।[R68]

20.00 hrs.

लेकिन हम सबको दुख के साथ कहना पड़ रहा है कि इन सब पर कार्यों की ओर न तो मंत्रालय का ध्यान है और न ही ईमानदारी से पहल की जा रही है। राजनीतिक घोाणाओं और हितों के लिए राजनीतिक विद्वेा की भावनाओं से रेल बजट में जो घोाणाएं हो रही हैं, उससे किसी का हित नहीं होने वाला है। क्योंकि राजनीति घोाणाओं के तहत अब तक देश में चालू परियोजनाएं पेंडिंग पड़ी हुई हैं, उनकी लागत दो लाख करोड़ रुपए से ऊपर है। मैं समझता हूं कि इस प्रकार की घोाणाओं से न तो देश का हित होने वाला है और न ही रेल का हित होने वाला है। मैं कहना चाहता हूं कि माननीय रेल मंत्री द्वारा जो रेल बजट प्रस्तुत किया गया है, वह दिशाहीन है, देश की जनता को स्वप्न दिखाने के अतिरिक्त कुछ नहीं है। जनहित से जुड़ी हुई महत्वपूर्ण परियोजनाएं जो राजस्व की दृटि से महत्वपूर्ण हो सकती थीं, सामरिक दृटि से महत्वपूर्ण हो सकती थीं, इस रेल बजट में उनकी अनदेखी की गई है। रेल बजट पिछले राजनीतिक पूर्वाग्रह की भावनाओं से प्रेरित है। यह न तो भारतीय रेल का हित कर पाएगा और न ही देश के हित में है।

माननीय रेल मंत्री जी ने कहा है कि हम भारतीय रेल को विश्वस्तरीय बनाएंगे। मुझे आश्चर्य होता है कि राजनीतिक द्वेा की भा वना से जब क्षेत्रीय असंतुलन की स्थिति किसी बजट में होगी और किसी एक विशेा क्षेत्र में काफी प्रगति होगी और दूसरा क्षेत्र नगण्य हो जाएगा तो विश्वस्तरीय सेवा कैसे प्रदान कर पाएंगे? सुरक्षा और संरक्षा की चुनौतियों से जो पहले ही जूझ रहा हो, उसे विश्वस्तरीय सेवा कैसे दे पाएंगे? यह बहुत बड़ा प्रश्न है। भारतीय रेल में वसूली का सबसे बड़ा माध्यम माल भाड़ा है, अतिरिक्त गाड़ियों की घोाणाएं होती जा रही हैं लेकिन माल भाड़ा, जो राजस्व का सबसे बड़ा साधन है, रेल बजट में इसके बारे में कोई स्पट घोाणा और स्पट दिशा निर्देश नहीं है।

रेलवे की पार्सल सेवा, जो माल भाड़ा और राजस्व वसूली का एक साधन हो सकता था, वह जनमानस की दृटि से अच्छी और सुरक्षित नहीं मानी जा रही है। इसके अतिरिक्त वर्ा 2005-06 के रेल बजट में माननीय मंत्री जी ने रेल भूमि विकास प्राधिकरण की घोाणा की थी, एक अच्छी घोाणा उस समय की थी। हम लोग इस बात की मांग करते रहे थे। रेल भूमि विकास प्राधिकरण से संबंधित मामलों के बारे में हमने पहले भी मांग की थी कि रेलवे की फालतू जमीनें, जो भू-माफियाओं के कब्जे में है, जो फालतू पड़ी हुई हैं। अगर उन सबका व्या वसायिक उपयोग किया जाए तो इससे ठेला, खोमचा लगाने वाले और पटरी लगाने वाले व्यावसायियों को रोजगार मिलेगा, रेलवे का राजस्व बढ़ेगा और अवैध रूप से जो कब्जा किया, उसे भी मुक्त करा पाएंगे। इस संबंध में मैंने एक प्रस्ताव गोरखपुर नगर निगम की तरफ से रेल मंत्रालय को दिया था। लेकिन बहुत दुख की बात है कि अब तक रेल मंत्रालय ने उस पर कोई कार्यवाही नहीं की है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा की इस पर पहल करके उन सब बातों को ध्यान में रखें, पटरी व्यावसायियों के हितों को ध्यान में रखें और अन्य मुद्दों का ध्यान में रखें ताकि फालतू जमीनों का उपयोग सही रूप में हो, व्यावसायिक हितों में हो। रेलवे का राजस्व बढ़ाने के लिए यह कदम महत्वपूर्ण हो सकता है।

माननीय रेल मंत्री जी ने घोाणा की थी कि रेलवे को माफियाओं और अपराधियों से मुक्त करके रेल के विकास कार्यों की गुण वत्ता बनाए रखेंगे लेकिन मुझे दुख के साथ कहना पड़ रहा है कि कल लखनऊ में रेलवे के टेंडर के दौरान एक पार्षद की हत्या हुई है। आखिर यह क्या साबित करता है? आज भी रेलवे में माफिया और अपराधी तत्व हावी हैं, यह इस बात को साबित करता है।

मैंने माननीय मंत्री जी को एक और बात लिखी थी। मेरे अनुरोध पर गोरखपुर में एनडीए सरकार के समय वर्ा 2003-04 में एक नया स्टेशन डोमिनगढ़ बना था। इसके बनने के बाद पहली बरसात में पूरा का पूरा स्टेशन ढह गया। मैंने पिछले बजट भााण में इस बात की चर्चा की थी कि डोमिनगढ़ नया स्टेशन बनने के बाद ध्वस्त हो गया, इसमें संबंधित लोगों के खिलाफ कार्यवाही होनी चाहिए। वहां जिन लोगों ने कार्य किया था, गुणवत्ता विहीन कार्य किया था, वहां घटिया निर्माण कार्य हुआ था। उन लोगों के खिलाफ अब तक कोई कार्यवाही नहीं हुई है और वह स्टेशन टूटा हुआ वैसे का वैसे पड़ा हुआ है। मैं इस ओर भी माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्ति करना चाहता हूं।[r69]

सभापति महोदय, इसके अतिरिक्त जो अन्य बातें हैं, उसमें मैंने पहले भी कहा कि कोई भी ट्रेन समय से नहीं जा रही है। तीन से पांच घंटे तक ट्रेनें लेट हो रही है। इस संबंध में मेरे दो प्रस्ताव हैं। प्रथम यह है कि प्रत्येक यात्री, जो रेल से यात्रा करे, अगर उसने टिकट लिया है और उसे बर्थ उपलब्ध कराने का रेलवे ने आश्वासन दिया है तो उसे सीट उपलब्ध कराई जाए।

सभापति महोदय : यदि लम्बा भााण है तो आप इसे ले कर दें।

योगी आदित्यनाथ : मेरा लम्बा भााण नहीं है, केवल दो-तीन मिनट में खत्म कर दूंगा। मैं कह रहा था कि उचित किराये पर उसे सीट उ पलब्ध कराई जाए। अगर यात्री को सीट उपलब्ध नहीं कराई जा रही है तो उसी सुविधा के अनुपात में किराये में कटौती हो। दूसरी बात यह है

कि अगर ट्रेन यात्रियों को समय पर उनके गंतव्य तक नहीं पहुंचाती है तो उसी अनुपात में किराये में भी कृपया कटौती कर दी जाए। मेरे ये दो प्रस्ताव हैं। इसके अतिरिक्त मैं कहना चाहता हूं कि गोरखपुर पूर्वोत्तर रेलवे का मुख्यालय है। पूर्वोत्तर रेलवे का मुख्यालय होने के कारण मैं माननीय मंत्री जी के संज्ञान में लाना चाहता हूं और उन्हें इस बात के लिए धन्यवाद देना चाहता हूं कि चार वर्ों में पहली बार माननीय मंत्री जी ने गोरखपुर की कुछ योजनाओं को इस रेल बजट में समाहित किया है। किन कारणों से किया है, मैं नहीं समझ पाया, लेकिन मैं उन्हें इसके लिए कम से कम धन्यवाद अवश्य देना चाहूंगा। मैं समझता हूं कि यह उनकी मजबूरी भी थी, क्योंकि बिहार जाने के लिए गोरखपुर से ही होकर उन्हें जाना पड़ेगा। उसी बहाने उन्होंने बाराबंकी, गोरखपुरा और छपरा की जो रेलवे लाइन हैं, उसके विद्युतीकरण की घोाणा की। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि विद्युतीकरण के साथ-साथ उस रेलवे लाइन के दोहरीकरण का कार्य भी प्राथमिकता के आधार पर लिया जाए, तभी बिहार का विकास हो पायेगा। इसके अतिरिक्त पिछली बार रेल बजट में और उसके बाद जो सप्लीमैन्टरी डिमांड सदन में प्र ास्तुत होती हैं, उसमें गोरखपुर के अंदर चार स्थानों पर मैंने रेलवे ओवरब्रिज रेलवे लाइन पर बनाने की मांग की थी। प्रथम एन.एच.-28 के कोड़ाघाट पर, दूसरा चार फाटक पर, तीसरा हुमायूंपुर रेलवे क्रासिंग पर और चौथा सूरजकुंड रेलवे क्रांसिंग पर हैं। यद्यपि तीन स्थानों पर रेल मंत्रालय ने ओवरब्रिज की स्वीकृति प्रदान की है और टोकन मनी भी उसके लिए अलॉट किया है। मैं अनुरोध करना चाहूंगा कि रेलवे अपने हिस्से की पूरी धनराशि उसके लिए उपलब्ध करवाये और राट्रीय राजमार्ग-28 पर कोड़ाघाट में जो रेलवे ओवरब्रिज का प्रस्ताव भेजा गया है, उसे भी कृपया प्राथमिकता के आधार पर स्वीकृत करके यातायात की भीाण समस्या का समाधान करे। पूर्वोत्तर रेलवे से जुड़े मेरे कुछ प्रस्ताव हैं। राट्रीय सुरक्षा की दृटि से भारत और नेपाल की सीमावर्ती क्षेत्र से जो गोरखपुर-नौतनवा-गोंडा लूप लाइन जा रही है। यह भारत और नेपाल की सीमा से जुड़ती है। यह सामरिक दृटि से महत्वपूर्ण लूप लाइन है। इसके आमान परिवर्तन का कार्य वर्ा 2002-2003 से प्रारम्भ हुआ था, जो अभी तक पूर्ण नहीं हो पाया है। सामरिक दृटि से महत्वपूर्ण इस आमान परिवर्तन के कार्य को अविलम्ब पूरा किया जाए। आनंदनगर से जनपद महाराजगंज मुख्यालय होते हुए घुगली तक रेलवे लाइन का निर्माण और घुगली स्टेशन का उच्चीकरण किया जाए। गोरखपुर से बांसगांव दोरीघाट को रेलवे लाइन से जोड़ा जाए। गोरखपुर के नकाता कैन्ट स्टेशनों का उच्चीकरण किया जाए। डोमिनगढ़ स्टेशन पर महत्वपूर्ण एक्सप्रैस गाड़ियों का ठहराव किया जाए।

मैं अंत में कहना चाहता हूं कि गोरखपुर से अयोध्या होते हुए लखनऊ और इलाहाबाद के लिए रेल सेवा प्रारंभ की जाए। इन शब्दों के साथ मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करता हूं कि आपने इन महत्वपूर्ण प्रस्तावों को यहां रखने की अनुमति दी। आपके प्रति मैं हृदय से धन्यवाद ज्ञापित करते हुए माननीय रेल राज्य मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि इन सब प्रस्तावों पर प्राथमिकता के आधार पर विचार करते हुए, इन्हें स्वीकृति प्रदान करते हुए विकास के क्षेत्रीय असंतुलन को कृपया दूर करना का प्रयास करें।

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नारनभाई रठवा) : सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय सदस्यों को बताना चाहूंगा कि एम. पीज. के लिए डिनर का इंतजाम रूम नम्बर 70, फर्स्ट फ्लोर में किया गया है औरपार्लियामैन्टरी स्टाफ के लिए रूम नम्बर 74 में किया गया है।

सभापति महोदय : आपको धन्यवाद। यहां तो अच्छा खाना मिलेगा। श्री निखिल कुमार जी, आप बोलिये। आप चाहे तो स्पीच सदन के पटल पर भी रख सकते हैं। जो भी माननीय सदस्य चाहें, वे सदन के पटल पर अपना भााण रख सकते हैं।

श्री आत्मा सिंह गिल (सिरसा): महोदय, आपने रेल लेखानुदान की मांगों पर मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं। मैं रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद यादव जी का भी धन्यवाद करना चाहता हूं, क्योंकि उन्होंने रेल बजट पेश करते समय सभी गरीब लोगों का ध्यान रखा है तथा बहुत ही अच्छा बजट पेश किया है। इस बजट में हरियाणा के लिए किसी नई योजना का जिक्र नहीं किया गया है। मैं सरकार का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र सिरसा की रेलवे से संबंधित अनेक समस्याओं की ओर दिलाना चाहता हूं। सिरसा के राट्रीय राजमार्ग नं.10 रेल मार्ग पर रेल ओवर ब्रिज काफी समय पहले मंजूर हो चुका है, लेकिन अभी तक इसे बनाने के लिए कोई कार्य शुरू नहीं हुआ है। मौजूदा हालात में प्रतिदिन पंजाब, राजस्थान तथा दिल्ली हजारों वाहनों का आवागमन होता है। गंगानगर और फाजिल्का भारत-पाक बॉर्डर पर इसी राजमार्ग से सेना की गतिविधियां होती हैं तथा सिरसा में वायुसेना का बहुत बड़ा हवाई अड्डा भी है। देश की सुरक्षा की दृटि से भी इस राजमार्ग पर पुल के निर्माण की अति आवश्यकता है। इस रेल मार्ग पर अधिक रेल गाड़ियों के चलने के कारण अक्सर यह फाटक कई-कई घंटे बंद रहता है, जिससे यातायात व्यवस्था ठप हो जाती है, इसके कारण यात्रियों को परेशानी हो जाती है। कई बार आपात स्थिति में भी लोगों को कई घंटे फाटक खुलने का इंतजार करना पड़ता है। सिरसा राट्रीय राजमार्ग नं.10 पर रेल ओवर ब्रिज बनने से शहर में

यातायात की व्यवस्था सुचारू हो जाएगी तथा लोग अपने स्थान पर समय से पहुंच जायेंगे। कृपया इस पुल को शीघ्र से शीघ्र बनाने का कट करें।

टोहाना मेरे संसदीय क्षेत्र का एक बहुत बड़ा व्यावसायिक केन्द्र है। टोहाना तथा इसके आसपास के ग्रामीण अंचलों से लोग अपने रोजगार तथा अन्य दैनिक कार्यों के लिए दिल्ली तथा गंगानगर आवागमन करते रहते हैं। लेकिन गाड़ी की सुचारू व्यवस्था न होने के कारण इन्हें अत्यधिक परेशानी होती है। दिल्ली तथा गंगानगर के बीच चलने वाली इंटरसिटी का ठहराव टोहाना स्टेशन पर होने से क्षेत्र के लोगों को काफी राहत मिलेगी तथा रेलवे के राजस्व में भी बढ़ौतरी होगी।

गाड़ी संख्या 4519/4520 किसान एक्सप्रैस गाड़ी का ठहराव डिंग स्टेशन पर नहीं है, जिसके कारण यात्रियों को दिल्ली-सिरसा आवागमन हेतु अत्यधिक परेशानी होती है। डिंग मंडी सिरसा जिले की सबसे पुरानी मंडी है तथा आसपास के लगभग 90 गांवों के लोगों का इस स्टेशन पर आवागमन होता है। इन गांवों के किसानों, मजदूरों, नौकरीपेशा लोगों तथा व्यापारियों की दैनिक जरूरतों को ध्यान में रखते हुए उक्त गाड़ी का ठहराव यहां करना अत्यधिक आवश्यक है। किसान एक्सप्रैस गाड़ी के डिंग मंडी स्टेशन पर

---

*The speech was laid on the Table.

ठहराव से जहां एक ओर यात्रियों को राहत मिलेगी, वहीं दूसरी ओर रेलवे के राजस्व की बढ़ौतरी भी होगी।

भट्टू कलां से जाखल जंक्शन तक वाया फतेहाबाद एवं रतिया नई रेल लाइन बिछाने की सरकार की योजना थी। रेल प्रशासन द्वारा सर्वेक्षण/सर्वे भी करा लिया गया था, लेकिन अभी तक कोई कार्यवाही नहीं हुई है।

कालांवली रेलवे स्टेशन पर अमृतसर-जयपुर (9771/9772) एक्सप्रैस गाड़ी के ठहराव की आवश्यकता है। यह रेल बठिंडा से चलने के बाद सिरसा स्टेशन पर ही रुकती है। कालांवली स्टेशन के आसपास के लगभग 100 गांवों के लोगों को अमृतसर-जयपुर आवागमन के लिए सिरसा या बठिंडा से गाड़ी पकड़नी पड़ती है, जिससे यात्रियों के समय और धन दोनों का नुकसान होता है। अतः मेरा सरकार से आग्रह है कि मेरे संसदीय क्षेत्र की मांगों का अति शीघ्र हल करने की कृपा करें।

इसी के साथ मैं अपनी बात यहीं समाप्त करता हूं।

श्री निखिल कुमार (औरंगाबाद, बिहार) : माननीय सभापति महोदय, कभी-कभी मौका मिलता है ऐसे विाय पर बात करने का, जिस पर बात करने में बड़ी खुशी और संतोा होता है। रेल बजट ऐसा ही एक ाविय है और मैं लालू जी को बधाई देता हूं कि उन्होंने एक रेल बजट प्र ास्तुत किया है जिससे न सिर्फ इस सदन में बल्कि पूरे मुल्क में फील गुड की भावना व्याप्त हो गई है। फील गुड क्यों है? इसके बारे में बहुत सारे वक्ताओं ने बात कही है। लेकिन मैं उन्हें दोहराना नहीं चाहता हूं लेकिन संक्षेप में यह कहना चाहूंगा कि जो लालू जी ने बार-बार कहा कि उन्होंने जो करिश्मा दिखाया है, वह सिर्फ एक वॉल्यूम का खेल है। ज्यादा पैसेंजर चले हैं और ज्यादा फ्रैट कैरी हुआ है, ये सारी चीजें हैं। जो प्लान आउट ले है, उसके बारे में मैं आंकड़े बताऊंगा कि वर्ा 2007-2008 के लिए उसमें 33 प्रतिशत का इज़ाफा हुआ है और जो फ्रैट वॉल्यूम है, वह पिछले वित्तीय वर्ा से इस वर्ा उम्मीद की जाती है कि 726 मिलियन टन से बढ़कर 785 मिलियन टन तक पहुंचेगा और पैसेंजर

ट्रैफिक 6242 मिलियन जो पिछले साल था, उससे अब 6500 मिलियन इस साल चलने की उम्मीद करते हैं। रिसीट पर भी इजाफा हुआ है और 12.5 प्रतिशत इज़ाफा हुआ है। यह कम नहीं है।

जिस विाय की चर्चा कई बार हो चुकी है, वह कैश सरप्लस है। डिवीडेंट से पहले कैश सरप्लस 2005-2006 में 14,710 करोड़ था और पिछले वित्तीय र्वा में 20,000 करोड़ हो गया और इस साल उम्मीद की जाती है कि यह 21,578 करोड़ हो जाएगा। सबसे मार्के की बात ऑपरेटिंग रेशियो है जो कि 79 प्रतिशत इस र्वा है जो कि 83.7 प्रतिशत से कम हुआ है। इस ऑपरेटिंग रेशियो के बारे में मैं बाद में बात करूंगा लेकिन इस समय मैं इतना कहना चाहता हूं कि यह अपने आप में ही बहुत सराहना की बात है। लालू जी ने जो अपना बजट भााण दिया था तो उन्होंने यह कहा था कि जो कुछ भी करिश्मा या सुधार जो रेल में किया है, उसके लिए वह 14 लाख रेल कर्मियों के आभारी हैं और उन्हें बधाई देते हैं तो मैं लालू जी के साथ-साथ रेल कर्मियों को भी बधाई देता हूं कि उन्होंने रेल मंत्रालय और रेल संगठन को जो 2003-2004 में स्थिति थी, उससे एक टर्न-अराउंड कर दिया है और उसके लिए वह वास्तव में बधाई के पात्र हैं। ये अच्छी बातें हुई हैं। एक मुख्य बात जो मैंने लालू जी के बजट में देखी है, जो काबिले तारीफ है और काबिले-जिक्र भी है जिसका जिक्र लोगों ने किया है। कैश सरप्लस के अलावा सैकेंड क्लास ए.सी. अनरिजर्व्ड कम्पार्टमेंट में जो कुशन की उन्होंने व्यवस्था की है, यह अपने आप में एक बहुत बड़ी बात है और इसके लिए हम उन्हें बधाई देते हैं।

दूसरे सीनियर सिटीजन के लिए लोअर बर्थ का उन्होंने प्रावधान किया है, उसके लिए भी हम उन्हें बधाई देते हैं। तीसरे, इंफॉर्मेशन टैक्नॉलोजी का जो उन्होंने प्रयोग करने की बात कही है, उसके लिए भी वे बधाई के पात्र हैं। इंफॉर्मेशन टैक्नॉलोजी का इस्तेमाल जो उन्होंने करना चाहा है, मैं समझता हूं कि बड़ी अच्छी चीजें हैं कि 6000 ऑटोमैटिक टिकट विंडिंग मशीन्स का इस्तेमाल, ई-टिकटिंग का इस्तेमाल पोस्ट ऑफिसेज, पैट्रोल पम्पस और ए.टी.एम. तथा ट्रेन एनक्वॉयरी सैल्फ सेन्टर्स के माध्यम से जो करने की बात कही है और एक बहुत अनूठी बात का जिक्र उन्होंने किया है कि जो टिकट एग्जामिनर्स हैं, वे पॉम टॉप कम्प्यूटर लेकर चलेंगे। यह अपने आप में बहुत अनूठी चीज है। लेकिन मैं लालू जी को जरूर आगाह करना चाहूंगा कि ये बातें बहुत अच्छी हैं लेकिन इसका कार्यान्वयन होना चाहिए। कार्यान्वयन होने से रेल जो पहले से ही विश्व में अपना एक अनूठा स्थान रखता है, इससे यह और भी तरक्की करेगा*[r70]

सभापति जी, अब मैं अपने कामेंट्स दूंगा। इस र्वा डिविडेंड के बाद कैश सरप्लस 11,537 करोड़ रुपये होने की सभावना है जब कि अगले वित्तीय र्वा में यह गिरकर 10,627 करोड़ रुपये होगा लेकिन मेरा प्रश्न है कि यह क्यों गिर रहा है। अगर यह इसलिये गिर रहा है कि इसका इस्तेमाल किया जा रहा है तो रेलवे में सुधार के लिये किन मुद्दों पर इसका इस्तेमाल होगा, उसके बारे में माननीय रेल मंत्री जी को ब्यौरा देना चाहिये। मेरे ख्याल से इसका इस्तेमाल इमैजनिरी ढंग से हो सकता है। जैसे रेलवे के पास रीयल एस्टेट है, उसका क्या इस्तेमाल हो रहा है या उसे इस्तेमाल करने का क्या प्रस्ताव है, थोड़ा इस पर ध्यान दें। रेलवे स्टेशन, रेलवे प्लेटफार्म, रेलवे प्रापर्टी है, उसका इस्तेमाल किया जा सकता है।

सभापति जी, मेरा विचार है कि ट्रेनों ,प्लेटफार्मों, वेटिंग रूमों की सफाई पर ध्यान देंगे तो अच्छा होगा क्योंकि ये सारे काम जनहित में हैं जिनके लिये जनता रेल विभाग की सराहना करेगी। मेरी अपील है कि साफ-सफाई की ओर विशेा ध्यान दिया जाना चाहिये। दूसरी बात ऑपरेटिव रेशो के बारे में है। हम 78 पैसे खर्च करके एक रुपया बना रहे हैं। मैं नहीं समझता कि विश्व में कोई ऐसा रेलवे संगठन होगा जहां ऐसा हो रहा होगा। वहां रेलवे को सब्सिडी दी जाती है। मेरे ख्याल से वहां 3 रुपये खर्च किये जाते हैं, तब कहीं जाकर परिणाम निकलता है और हम 78 पैसे खर्च करके काम कर रहे हैं। मैं रेल विभाग की जहां इस बात के लिये सराहना करता हूं, वहां यह भी कहूंगा कि अगर इंडिया की पाइंटेड इकौनोमी नहीं होती तो पैसेंजर्स रेल में नहीं चलते, उसका इफैक्ट नहीं होता। अगर ऐसा हो तो मैं दो बातों की ओर ध्यान देने के लिये कहूंगा। एक तो डैडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर जरूरी है। अगर यह पांच साल में नहीं बनता और 7-8 साल लग जाते हैं तो उसका बुरा असर होगा। इसलिये मैंने पहले ही इस बात का जिक्र किया था कि पाइंटेड इकौनिमी की वजह से रेलवे फायदा उठा रही है। मैं वित्त मंत्री जी से अपील करूंगा कि वह रेलवे को बजटरी सपोर्ट दें। आज रेलवे को 10 हजार करोड़ रुपया मिल रहा है, मैं चाहूंगा कि इसे बढ़ाया जाये। अगर डैडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर बनाने के समय पैसा मिलता है तो यह बजटरी सपोर्ट काफी फायदा पहुंचायेगा। मैं वित्त मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि वह बजटरी सपोर्ट देने की तरफ ध्यान दें। डैडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर का कांसैप्ट बहुत अच्छा है। दूसरा कांसैप्ट टाइम मार्किट से है। इसका मतलब यह है कि It must reach its target in time – in time meaning not before, not after. Here, I would like to draw a small comparison with China. China's merchandise export runs into $425 billion. This is an approximation. Whereas ours is only $100 billion. In fact, it is only one-fourth of that.[R71]

I have no doubt that if we are able to connect our ports and our outlets through this Dedicated Freight Corridor, this performance will improve and India's buoyant economy, about which so much is being said all over, will further become buoyant. That is why this is the most prestigious programme and Railways must be given every possible assistance to ensure that the Dedicated Freight Corridor is constructed according to schedule.

The next thing which is related to the Railways' good performance is the axle load. Laluji keep mentioning about the volume capacity being increased and so on and this is related to axle load. I may be wrong, but the information that I have is that the axle load that the Railways have been using so far has been increased from something like 11 tonnes to 20 tonnes. This does not compare favourably with the global standard which is between 45 and 50 tonnes.

MR. CHAIRMAN : Please conclude.

SHRI NIKHIL KUMAR : Sir, I will finish in just two minutes.

My appeal to the Railway Minister is that we should match the global standard. In doing that, it is necessary to get periodic checks done of our railway tracks. This is essential because strengthening of railway tracks, construction of bridges and the entire railway infrastructure has to be given very strict and clear attention.

Sir, now I have a few requests to make to the hon. Railway Minister. First of all, there is a very popular train that runs from Gaya to Delhi which is Mahabodhi Express. It is such a popular train that the Railway Minister only calls for the Waiting List of passengers for reservation. It runs into several months. So, my request to the hon. Railway Minister is that there is need to run another similar train from Gaya to New Delhi on the lines of Mahabodhi Express.

Secondly, there is a need to provide the Mahabodhi Express with a Pantry Car and an additional AC 2-Tier Compartment until the train is there.

Thirdly, Laluji has come to an understanding with the Power Ministry for the construction of a joint venture power project in Aurangabad-Nabinagar. It is a 1,000 MW Super Thermal Power Project in which the Railways' equity is 24 per cent and the NTPC's equity is 76 per cent. Laluji is from Bihar. So, he must see that the power generated from this project is given to the State of Bihar also. At present, the agreement is that 90 per cent of the power generated there would be taken away by the Railways and only 10 per cent would go to other sources, including Bihar. So, my earnest request to him is that he must please see that Bihar gets much more than 10 per cent of the share from the power project that has been set up at Nabinagar.

Then, I would request that the Rajdhani Express should be stopped at Anugrahanarain Road Railway Station because once this power project comes into operation, there will be an increase in passenger traffic and so, if the Rajdhani Express is stopped for two minutes at Anugrahanarain Road Railway Station, it will be a great boon to the whole area.

20.24 hrs. (Mr. Deputy-Speaker *in the Chair*)

Sir, I must thank the hon. Railway Minister for accepting my request to run an Inter City Express daily from Dehri to Patna. When he has done that, I would request that he should also complete the survey for a new railway line from Aurangabad to Behta and beyond, because this is a very important line and it will save the distance between Dehri and Patna. If this is done, it will be a great boon for not only the Magadh region of Bihar, but also to some districts of Uttar Pradesh and some districts of Jharkhand. So, this has a very wide connotation and that is why this new railway line should be constructed. For this, the survey should be done quickly.

Sir, I am very grateful to you for having given me so much time.

Finally, my last point is about the signaling system.

MR. DEPUTY-SPEAKER: You have taken more than sufficient time. Please conclude now.

SHRI NIKHIL KUMAR : Sir, the signaling system is very out-dated and it needs to be brought on to the global standard.[R72]

I[r73] say this because I have personally been a victim of this a number of times. On my visit to the constituency, I have been held up because of faulty signals. This should be improved so that this should go a long way in showing and ensuring that trains run on time. Today, they are not. This is a matter which can be easily examined by the people from the Railway Ministry to see whether this is true or not. I think, this has a connection with the efficient running of trains.

SHRI S. AJAYA KUMAR (OTTAPALAM): The MPs from Kerala generally welcome the Railway Budget. Indian Railways is the symbol of national unity and integrity. So, a national outlook should be there for the Hon'ble Railway Minister. Hon'ble Railway Minister is a national leader and always keeps the nation in high value and I appreciate this quality. But his colleagues in the Railway Ministry are not thinking about the national interest. Unfortunately, I have to speak like this on the decision of bifurcation of Palakkad Railway Division and to form the Salem Railway Division. The people and MPs of Kerala are not against the formation of any new Railway Division. The mother division of Palakkad having 400 Kms. only and new Salem Division having 800 Kms. will badly affect the performance of Palakkad Division in future. I appreciate Hon'ble Railway Minister's efforts to stop the formation of Salem Division in the national interest. This matter should be resolved immediately in consultation with the Chief Ministers of Kerala and Tamil Nadu. After 1996, 7 new railway zones were formed but Kerala was neglected. I would request the Hon'ble Railway Minister to form a new West Coast Railway Zone under his leadership at the earliest.
Doubling, ROBs and electrification are the three important projects of Kerala. Necessary funds for completion of ROBs is not there in the Budget. Sufficient funds should be provided for ROBs. ShoranurMangalore electrification project is not there in this Budget. This should be included. Sufficient funds should be allocated for doubling and electrifications projects in Kerala. Shoranur triangular station project is most important for the development of North Malabar but no funds has been allocated for this in this Budget. This should be included.

The railways has opened the doors to privatization. It is good that there is a profit of Rs.20,0001- crores but lakhs of people have lost employment due to privatization in Railways. The case of porters is very serious and thousands of porters is in great difficulties due to loss of employment and are starving now. The

---

* The speech was laid on the Table.

privatization in the Parcel service has also taken away employment to thousands of employees. Same is the situation in the Catering area. Tender fees, License Fee and EMD has been increased to a great extent. So only big business people only can enter into Catering service in Railways and the small vendors are affected. There is a great hike in the rates of catering items and this has affected the common passengers. Privatization in these 3 areas should be stopped immediately.

The railway minister is claiming that he has not increased the rail fare, but I claim that the railway minister has increased the fare by 10 to 40%. All the fast passenger trains have been changed to super fast express trains and there is an increase of 10 to 40% in fares and due to this, the profit of the railways have increased. The railway accidents have increased and this may be due to long working hours of Loco Running staff. Their duty time should be restricted to 8 hours only daily. During the last 10 years, more than 100 new trains have been introduced and 1000 kms of railway track has been made, but the number of employees have been reduced to 15,00000 from 20,00000. This is entirely due to privatization in the railways. I urge upon the railway minister to stop privatization in railways and give top priority for the development of projects in Kerala.

डॉ. रामकृण कुसमरिया (खजुराहो) : माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं। श्री लालू प्रसाद जी ने बजट 2006-07 सदन में पेश कर लोगों को आश्चर्यचकित कर दिया है। यात्री ट्रेन को सुपर फास्ट करके बड़ी चतुराई और चालाकी के साथ गरीब लोगों की जेब से पैसा निकाल लिया और लोगों को पता नहीं चला कि उनकी जेब कट गई। पेनल्टी चार्ज भी आम आदमी की पहुंच के बाहर है। इसके बावजूद भी लालू जी का कार्य प्रशंसनीय है, उन्होंने 20,000 करोड़ रुपए का मुनाफा कमाया। इससे आशा बंधी है कि नई रेल लाईनों का निर्माण, विद्युतीकरण और जो ऑन गोइंग प्रोजेक्ट्स हैं, उन्हें पूरा करने का कार्य किया जाएगा।

मान्यवर, मैं रेल मंत्री लालू जी का धन्यवाद करना चाहता हूं कि उन्होंने मेरी मांग का सम्मान करते हुए मेरे संसदीय क्षेत्र की जनता को सुविधा देने का काम किया - ताज एक्प्रेस को ग्वालियर से झांसी तक बढ़ाकर ओरछा एवं खजुराहो जैसे पर्यटन स्थल पर देशी-ि वदेशी पर्यटकों एवं यात्रियों को अतिरिक्त सुविधा उपलब्ध कराई। मंत्री जी ने हरपालपुर को रेल पांइट स्वीकृत कर मध्य प्रदेश के समूचे पिछड़े क्षेत्र को अनोखी सुविधा प्रदान की है। मंत्री महोदय के कारण महोबा से खजुराहो नई रेल लाईन को 2007-08 में पूरा करने के लिए दूसरे नंबर पर शामिल किया गया है। हरपालपुर रेलवे स्टेशन कम्प्यूटर रिजर्वेशन को भी स्वीकृत करने का काम किया है जो निश्चित ही पूरा होगा। दमोह से कुंडलपुर रेल लाईन का सर्वेक्षण कराने के लिए मैं धन्यवाद देता हूं।

मेरे द्वारा 19 से 23 फरवरी तक महोबा से खजुराहो पैदल यात्रा की गई थी जिसमें मैंने शीघ्र ही महोबा खजुराहो रेलवे लाईन को पूरा करने का आग्रह किया था, जिसे स्वीकार किया गया है। किन्तु पैदल यात्रा के दौरान अनेक महत्वपूर्ण जानकारियां प्राप्त हुई हैं, जिनका उल्लेख करना मैं आवश्यक समझता हूं। यात्रा के दौरान कई ग्रामों के लोगों को अभी तक जमीन का मुआवजा प्राप्त नहीं हुआ है। करीब 5 प्रतिशत पुल ग्रामीणों के आवागमन की सुविधा के लिए आवश्यक है जिनका तत्काल प्रावधान करने की आवश्यकता है, मैं इसकी सम्पूर्ण रिपोर्ट प्रस्तुत कर दूंगा।

पिछले बजट के दौरान मेरे द्वारा अत्यंत आवश्यक मांगें आपके समक्ष रखी गई थीं जिन पर तत्काल कार्य करने की आवश्यकता है। लोकसभा में 11.8.2006 एवं रेल बजट 2007 की अनुदान की पूरक मांगों पर बहस के दौरान मैंने मांग की थी कि झांसी से मानिकपुर तक गरीब रथ चलाकर बुंदेलखंड को विकसित करें। मानिकपुर झांसी के बीच रेल लाईन का विद्युतीकरण किया जाए तथा झांसी से

---

*The speech was laid on the Table.

मानिकपुर एवं मानिकपुर से इलाहाबाद तक दुहरी बड़ी लाईन का निर्माण कराया जाए। ललितपुर-सिंगरोली रेलवे लाइन का कार्य मंद गति से चल रहा है इसमें अतिरिक्त बजट प्रावधान करके इसे समय के भीतर पूरा कराएं। उत्तर प्रदेश के बुंदेलखड एवं मध्य प्रदेश के बुंदेलखंड की प्रगति और विकास के लिए हरपालपुर से उरई रेलवे लाइन का सर्वेक्षण कराकर नई रेल लाईन निर्माण कर बुंदेलखंड में विकास का रास्ता खोलें। दमोह पन्ना रेलवे लाईन सर्वेक्षण की रिपोर्ट रेलवे बोर्ड को भेज दी गई है, उसे स्वीकृति प्रदान करें। मेरे द्वारा झांसी से मानिकपुर तक एक साधारण यात्री गाड़ी सुबह 7 बजे से चलाए जाने की मांग की है, इसे स्वीकार करें। मेरे द्वारा बुंदेलखंड एक्सप्रेस को ओरछा तथा टेहरका में उतराव देने के लिए निवेदन किया गया था। पूर्व में यह सुविधा प्राप्त थी किंतु बुंदेलखंड एक्सप्रेस को सुपरफास्ट करने के साथ ही 14 स्टापेज बंद कर दिए गए थे, अतः उपरोक्त स्टापेज बहाल करें। भोपाल एक्सप्रेस का भी ललितपुर में स्टापेज दने की मांग दो बार मेरे द्वारा की गई है, जिससे टीकमगढ़ एवं छतरपुर जिले के लोग लाभान्वित होंगे। उत्तर प्रदेश सम्पर्क क्रान्ति एवं मध्य प्रदेश सम्पर्क क्रांति को रोजाना चलाने की आवश्यकता है। इसकी मांग जनता द्वारा की जा रही है और पिछली बार भी मांग की गई थी। छत्तीसगढ़ सम्पर्क क्रांति का स्टापेज दमोह में करने की कृपा करें। इसी के साथ इस बार पुनः ओरछा, हरपालपुर, टेहरका, निवाड़ी रेलवे स्टेशनों को सौंदर्यकरण एवं आदर्श स्टेशन का दर्जा प्रदान करें। ओरछा विश्व प्रसिद्ध पर्यटन, ऐतिहासिक ,आध्यात्मिक एवं सांस्कृतिक धरोहर है, अतः पर्यटन की दृटि से आदर्श स्टेशन बनाएं एवं सभी सुविधाएं उपरोक्त स्टेशनों पर उपलब्ध कराएं।

अंत में मैं पुनः धन्यवाद करते हुए आपका ध्यान आकर्ति करना चाहता हूं कि रेल के द्वारा तीर्थ यात्रियों को सुविधा देने के बजाय उनकी यात्रा महंगी कर दी गई है। माननीय मंत्री जी के द्वारा दिनांक 15.2.2007 को प्रकाशित 18.2.07 से लागू है- पुराना किराया सर्विस चार्ज 15 प्रतिशत था और नया किराया 20 प्रतिशत है, डिटेशन चार्ज 130 रु प्रतिघंटा 3120 रुपए प्रतिदिन था और नया किराया 600 रु. प्रतिघंटा 14,400 रु. प्रतिदिन है, एन्टी हालेज चार्ज निम्नतम 2400 रुपए से बढ़ाकर 4800 रुपए किया गया है। अतः मेरी विनम्र प्रार्थना है कि तीर्थ यात्रियों पर रहम करें। आपके द्वारा एक तरफ रेल किराया न बढ़ाने की बात कही गई है वहीं आप तीर्थ यात्रियों को अन्याय से बचाएं। मुझे विश्वास है कि उक्त मुद्दों पर गंभीरता से विचार कर कार्यवाही करेंगे।

SHRI E.G. SUGAVANAM (KRISHNAGIRI) : At the outset, I would like to thank for giving me an opportunity to speak on the General Discussion on Railway Budget for the year 2007-08.

Sir, under the able leadership of Shri Lalu Prasad Ji, Shri Velu Ji and Shri Rathwa Ji, our Railways is performing very well. It is heartening to ote that the Railways have created history by

generating a cash surplus of Rs.20,OOO cr. during the year without thiking the passengers fares and rates on goods traffic and in fact, time and again the fares have also been reduced since the UPA Government assumed office three years ago. All the credit for the same will go to the team headed by Shri Lalu Ji and UPA Government.

India Railways is the second largest railway network in the world and is the biggest employer in the country. Tremendous and sincere efforts have been made to maintain the railway system and our railways are providing services and facilities to the passengers and also in carrying goods traffic. With the result, our passenger earnings have increased by 14% and other earnings by 48% during the first nine months of the year and the efforts are being made by the railways to increase the container traffic to 100 million tonnes by 2011-12 from the present 20 million tonnes are in the right direction.

Regarding passenger amenities, I would like to mention certain points. Due to shortage of coaches, the announcements made by the Minister for introduction of various trains are getting delayed. Hence, railways should take more efforts by inducting additional coaches in popular trains. During festival seasons, weekends in many of the sections, the trains are over-crowded and the coaches are not increased resulting in great hardship to the commuters. Hence, I urge upon the Railway Minister to add more coaches in popular trains and the production capacity Rail Coach factories should be augmented.

---

*The speech was laid on the Table.

The announcement made by the Minister regarding introduction of six unreserved second-class coaches in place of four in the newly introduced trains to mitigate the problems of the common man is a welcome step. I urge upon the Railway Minister that the above coaches may be introduced in the existing trains also. Further, the quota of adequate lower berths for senior citizens and women traveling alone is appreciable.

Sir, the introduction of 'train enquiry call centres' in all four regions of the country by dialing the telephone no. 139 at local rates is welcomed by all. I demand that the above facility should be extended throughout the country.

Sir, with the expansion of railways and increasing passenger traffic, the existing PRS facilities is not sufficient to meet the demand. At many places, the existing counters are not functioning fully from 8-00 to 20-00 hrs. and with the result the passengers have to wait in queue for longer hours. Hence, I urge upon Hon'ble Railway Minister to open more PRS facilities and computerized UTS terminals may be opened at suitable locations in Tamilnadu particularly in Krishnagiri and Dharmapuri districts.

Sir, the railways have taken the right step to develop model stations in all the divisions in the country and I am glad to note that this work will be completed at 225 stations by March 2007 and 300 more during this year. I demand from the Railway Minister that Hosur Railway Station may

also be developed as a model station under the programme. If necessary announcement have to be made in this connection and it may be included on priority.

Sir, cleanliness and hygiene are one of the major causes of concern in railways. The Minister in his Budget Speech has stated that the year 2007-08 will be observed as "Cleanliness Year".

Though railways are taking adequate steps to ensure cleanliness, the trains, platforms and railway tracks in many parts of the country lacks cleanliness. The passengers are finding it difficult to wait in the platforms due to unhygienic and

pathetic conditions. Moreover, the trains are also not cleaned up properly at the originating stations. Hence, accountability is to be delegated for cleanliness.

I am glad to note that railways have decided that on every Zonal Railway, one SAG officer will be nominated to attend to customer grievances and directions will be given for disposal of all customer complaints within three months. I demand from the Railway Minister that for attending customer grievances instead of Zonal level officers at the Divisional level may be deputed and the complaints may be disposed off as early as possible.

Sir, the announcement made by the Railway Minister regarding 50% concession to students appearing in the main written examination conducted by UPSC and CSS Commissions is widely welcomed. I demand from the Minister that the above concession should be extended to the students appearing for all written examinations lnterviews being conducted by Central/State Governments, PSUs, autonomous bodies, etc.

Sir, Safety and Security is another matter of concern in Railways. Though the accident rates have reduced drastically over the years when the UPA government assumes office still more steps are to be taken to reduce the accident rates.

Another important which is agitating the minds of railway passengers is the quality of foods served in railways. There are increasing complaints that good and hygienic food is not served in railways. Though the railways have increased the prices of food items, quality has not improved and even quantity have also reduced. Moreover, they are much difference in rates of food items from place to place in railways. Further, the long distance passengers are facing lot of difficulties. Because they do not get quality food items both in running trains or at railway stations. I demand from the Railway Minister that there should be frequent and regular check on the quality of food items served in railways.

Sir, the introduction of Garib Rath Trains is welcomed by all sections of the society and the trains are booked in much advance and are running packed. As there is huge traffic between Chennai and Delhi and more and more people are willing to travel by Garib Rath trains, I demand from the Railway Minister that the frequency of the above train may be increased from weekly to at least thrice a week.

Sir, there are some specific points which I would like place before you for your kind immediate consideration and favourable action:-

i) Laying of a new BG railway line between Jolarpettai and Hosur *Via* Tirupathur, Baragur, Krishnagiri and Sulagiri. This is a long pending demand. Survey for the work has been completed long back but so far the work has not yet started. Adequate funds should be allocated for the above project;

ii) Hosur is fast becoming an IT major. An Information Technology Park is going to be set up at Hosur shortly. With the result, huge railway traffic is expected at Hosur in the near future. Hence, Hosur railway station should be renovated and modernized. More train services should be operated between Hosur and Bangalore particularly this line should be electrified shortly to facilitate faster movement of traffic;

iii) In Tamil Naud, the Chief Minister, Dr. Kalaignar Karunanidhi has introduced special bus for the benefit of physically challenged persons. Likewise, the Railways should also consider and introduce special coaches in all the trains exclusively for the benefit of physically handicapped persons;

iv) Extension of timings of Railway Reservation Counter at Jolarpettai Junction in the evening hours also, i.e. from 1400 to 2000 hrs.;

v) Allocation of adequate funds for the infrastructure - office, staff, etc. to start the work full-fledged for the newly created Salem Divison.

vi) Stoppage of Blue Mountain Train at Jolarpettai;

vii) Time bound completion of all pending/ongoing railway projects in Tamilnadu and allocation of adequate funds for the same;

viii) Early linking of Chennai Egmore and Central railway stations;

ix) Accidents are frequently occurring in unmanned level crossings. In the recent past, number of such accidents have occurred. Railways should take steps to convert all unmanned level crossing into manner level crossing where there is significant number of vehicle movement.

x) As there are frequent complaints of serving of unhygienic foods in Railways are pouring in - adequate steps should be taken for serving quality and hygienic foods in Railways.

xi) Construction of Budget Hotels at Hosur/Jolarpettai.

With these words, I support and conclude my speech.

SHRI M. APPADURAI (TENKASI) : I welcome the Railway Budget for the year 2007-08. I would like to congratulate our Hon. Railway Minister both Laluji and Veluji for bringing about a turnaround enabling Railways to register profit during the last two years.

The fact that Rs.20,000 crores of profit has been earned last year shows that Railways have a new direction now. It is needless on my part to insist that the profit should be spent on enhancing the facilities and improving the Railway services.

It is disheartening to note that accidents do occur. Some of them are found to be the handiwork of terrorists and sabotage. I urge upon the Union Home Ministry to take appropriate measures. Accidents that take place at the unmanned level crossings must be curtailed. Enjoying people at the unmanned level crossings would help generate job opportunities ensuring railway safety. This may kindly be accorded priority.

Even after 60 years of Independence, many parts of our country do not have railway lines. We cannot ignore the voice raised by the people from many States in this regard. Railway must go in for laying new railway lines to ease congestion on the highways and reduce road accidents.

This year's Railway Budget provides us a hope for a better future. It is heartening to note that there is no increase in Railway fares and freight charges. Instead they have been reduced this year. I would like to request you to run Pothigai Express as a daily train. I also request you to speed up and complete soon the gauge conversion work between Thenkasi and Shencottah. At this juncture, I would like to welcome the announcement by the Railway Ministry about the creation of Salem Railway Division which is a long pending demand of the people of Tamil Nadu.

---

*English translation of the speech originally delivered in Tamil.

I urge upon the Minister for Railways to concede to our demand to have rail over bridge both in Thenkasi and at Povaurchathiram on the Tirunelveli – Kollam highways. You may also consider our long demand to have to run a new express train between Shencottah and Coimbatore. The train that runs between Thenkasi and Madurai may be provided with reserved compartments to be attached to the express train between Tuticorin and Mysore.

The Railway administration may kindly provide a stoppage for Podhgai Express train at Pambukovilsandai station. I would like to point out that the rail over bridge work commenced some eight

years back is pending still in Tuticorin. You may go for it to complete it on a war footing taking up the under bridge work also near second gate.

This year is an important year when we commemorate the first Independence War and also the Satyagraha Movement. Hence, I urge upon the Railway Minister to extend the free railway passes facility to the freedom fighters who are getting pension from the State Governments. The rail coaches manufactured in Chennai Integral Coach Factory (ICF, Perambur) have got a global market. But, this unit is sought to be made dis-functional by way of giving contracts to private industries. Contracts for spare-parts and the equipments are also given away to the private contractors. This must be stopped. It must be noted that the cost of equipments purchased are more than the ones that are manufactured by ICF. I also urge upon the Railway Administration to review the promotion policies pertaining to the officers and staff of Chennai ICF. The apprentice trainees must be regularized to avoid unnecessary expenditure arising out of vacancies and subsequent recruitment. This would help augment the production capacity of this unit. On behalf of the Communist Party of India units in Tamil Nadu, I would like to put forth the following demands. Villupuram – Mayiladurai gauge conversion work may be extended upto Karaikudi. A day train and a night train may be run between Chennai and Tiruvarur as the people of Tiruvarur, Nagapattinam and Thanjavur are affected by the disruption in the service between Karaikudi and Tambaram section and Nagore and Tambaram section. Since thousands of tones of common salt is transported from Agasthiam Palli in Vedaranyam to different parts of the country, there is an urgent need to go for gauge conversion between Thiruthuraipoondi and Agasthiam Palli. The railway operation between Peralam and Karaikkal and between Needamangalam and Mannargudi were stopped long back. Now, the work in this section may be completed not only a gauge conversion, but also as doubling of project. We also urge upon the Railways to lay a new railway line between Nagapattinam and Velankanni. While running a new train on this route, you may also include a route to Thiruthuraipoondi via Thirukkuvalai. Number 6607 Chennai Egmore – Kovai Express used to reach Erode at 0740 hours every morning. Now, this train is reaching Erode at 0925 hours. This causes great inconvenience to the rail passengers who have to go to Tiruppur and Coimbatore. Considering the need of the labour class, the staff of Central Government officers and public sector undertakings and also the academic community, the train timings may be rescheduled. I would also like to bring to your notice the non-operation of Thiruchi – Mangalore (Train No.6867). Computerised advance reservation centers may be established in Thiruturaipoondi and Muthupettai. Rameshwaram Express, Sethu Express, Thiruchi – Chennai passenger, Thanjai – Chennai passenger, are not being operated now. Hence, I urge upon the Railway Minister to put into action his announcement made in the 2005-06 Railway Budget that a train from Kumbakonam via Thanjavur would be run upto Chennai as a special train.

Chennai Beach – Tambaram, Sub-urban train service may be augmented further to help lakhs of commuters utilizing that service everyday. EMUs run between Tambaram – Chennai, may be increased further. Similarly, there is a need to increase the number of electric train service between Chennai Central – Gummidipoondi, Chennai Central – Thiruvallur. The level crossing between Villivakkam – Rajamangalam causes great inconvenience and hence an under bridge may be constructed there.

Since Puducherry Railway station is situated well within the town, a new railway station may be constructed near the Anglo-French Mill in the Eastern coast road. This will benefit the rail passengers in a big way. Between Puducherry and Velupurum in order to make the best use of the electrified railway line EMUs can be run which would greatly benefit the public living in between these stations. While increasing

the revenue earnings of the Railways, I also urge upon the Railways to speed up the gauge conversion work between Thenkasi – Shencottah while converting Podhigai Express as a daily train. Similarly, Tiruchendur – Tirunelveli gauge conversion work may also be speed up. Tirunelveli – Thenkasi gauge conversion work may be commenced and completed at the earliest. Tiruneveli town railway station may kindly be provided with basic amenities and facilities to give a face lift to that station because Kollam bound train originate from there. I also thank the Railways for its completing the gauge conversion work between Chennai and Karaikudi.

At this juncture, I would like to bring to your notice the long pending demand from the people of the Southern districts to link Ramanathapuram with Kanyakumari via Sayalgudi, Vembar, Kulathur, Tuticorin, Thiruchendur, Manappadu, Oovary. A new railway line may be laid there during the regime of United Progressive Alliance. This would help augmenting economic activity in the backward districts like Ramanathapuram, Tuticorin and Thiruneveli in the Eastern coast and would greatly benefit the pilgrims from the Northern part of the country who throng Rameshwaram, Thiruchendur and Kanyakumari. I urge upon the Railway Minister to take up this project. Expressing my support to this Budget, let me conclude.

श्री आलोक कुमार मेहता (समस्तीपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे सन् 2007-08 के रेल बजट पर बोलने का समय दिया। मैं आपके माध्यम से रेल राज्य मंत्री जी को भी धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने बहुत पेशंस के साथ माननीय सदस्यों की बातों को सुनने का काम किया। अभी कुछ देर पहले हमारे वक्ता, खास कर आदित्य नाथ जी की बात मैं सुन रहा था। मैं किसी शिकायत से बात को शुरु करना नहीं चाहता हूं, लेकिन यह बताना चाहता हूं कि सिर्फ विरोध के लिए सदन में विरोध जताना, विपक्ष में बैठे हैं, इसलिए विरोध जताना अच्छी बात नहीं है। पूरा देश 2007-08 के रेल बजट को ही नहीं, पिछले चार रेल बजट, जो माननीय लालू जी, रेल मंत्री ने इस सदन में यूपीए सरकार की ओर से पेश किए, उसकी सराहना पूरे देश ने की है। गरीब आदमी उसकी सराहना कर रहा है, निम्न और मध्यम वर्ग के लोग भी सराहना कर रहे हैं, उच्च वर्ग के लोग भी सराहना कर रहे हैं, सीआईए कंफेडरेशन ऑफ इंडस्ट्रीस जैसे जो आर्गनाइजेशंस और विभिन्न व्यापारिक संगठन हैं, उनकी तरफ से भी एप्रीसिएशन आ रहा है। महामहिम राट्रपति जी ने भी संयुक्त अधिवेशन में भी रेल बजट की सराहना की है। फिर क्या वजह है कि कुछ लोग परेशान हैं, वे इसलिए परेशान हैं, क्योंकि यूपीए सरकार की सफलता की एक लकीर रेल बजट में दिखाई देती है। पूरे देश ने रेल बजट के पेश होने के साथ, जो रेल 2016 तक 60 हजार करोड़ के घाटे में जाकर बैंकरप्ट होने का प्रोजेक्शन था, जिस रेल के बारे में कहा जाता था, आज तीन वर्षों के अंदर रेल लगभग बीस हजार करोड़ के लाभ में पहुंच गई। इसे करिश्मा कहें, मैनेजमेंट या लीडरशिप का हाई स्कील कहें, लालू जी ने इस चीज को धरती पर करके दिखाया।

महोदय, उन्होंने जो पिछले बजटों में कहा, उसे मूर्त रुप देने का काम किया है। इससे महंगाई को घटाने में बहुत सहायता मिलेगी, जिस तरह के प्रावधान रेल बजट में किए गए हैं। हम गुणात्मक विकास की तरफ रेल बजट के माध्यम से देश को आगे ले जा रहे हैं। लालू जी के नेतृत्व में आम आदमी और गरीब का विशेा ख्याल रखते हुए लाभ में पहुंचाना, यह बिलकुल बैलेंस बजट की निशानी है। पूरे देश के जियोग्राफीकल एरिया में उन्होंने रेल को पहुंचाने और सुविधा प्रदान करने का काम किया। अब बिल्कुल माइक्रोस्कोप लेकर उसे नहीं देखा जा सकता, क्योंकि डिस्ट्रीब्यूशन का एक तरीका होता है। जब विकेन्द्रीयकरण का काम शुरु हुआ, जिन क्षेत्रों में, जम्मू-काश्मीर में और झारखंड जैसे राज्यों में जब रेल के विकास की बात सोची जा रही है, यह एक सिम्बल और सिगनल है कि विभिन्न प्रांतों में, जहां आज तक रेल नहीं पहुंच पाई, वहां रेल पहुंचाने की पूरी कोशिश की जाएगी। इस रेल बजट की जो खासियतें हैं, उसमें स्लीपर क्लास में फेयर को लगभग बीस प्रतिशत, उसका जो सुपर चार्ज है, उसे घटाया गया।[rep74]

उपाध्यक्ष महोदय, फ्रेट रेट, डीजल और [r75]पेट्रोल पर घटाने का सीधा-सीधा असर महंगाई को कंट्रोल करने से जुड़ा हुआ है। आयरन ओर पर फ्रेट रेट रिड्यूस करने से जो बिल्डिंग कंस्ट्रक्शन है या इन्फ्रास्ट्रक्चरल डैवलपमेंट का मामला है वह भी सस्ता होगा। इससे आम आदमी को घर बनाने और विभिन्न कंस्ट्रक्शन कार्यों में सुविधा होगी क्योंकि वे सस्ते हो जाएंगे।

महोदय, मैं नहीं समझ पाता कि हमारे विपक्ष के मित्र क्यों उल्टी भाा बोल रहे हैं जबकि वे अपना रिकॉर्ड उलट कर देख सकते हैं कि इस बार पैसेंजर ट्रैफिक या फ्रेट ट्रैफिक बढ़ने की बात हुई है। ये रिकॉर्ड की चीजें हैं। इनमें गुणात्मक वृद्धि हुई है। यही रेल के प्रॉफिट का आधार है। डैडीकेटेड फ्रेट कॉरीडोर की बात है जिसके अन्तर्गत 30 हजार करोड़ रुपए व्यय किए जाएंगे। मैं समझता हूं कि यह बहुत क्रांतिकारी निर्णय है। इसके कारण जो मौजूदा रेल पटरियां हैं, उन पर लोड घटेगा और मैं समझता हूं कि समय पर ट्रेनों के चलने की प्रक्रिया और बढ़ेगी। लोड घटने से इसका विस्तार होगा।

महोदय, मैं अपनी बातों को रखने के लिए 5 मिनट का समय और चाहता हूं। 6 हजार वेंडिंग मशीनें और 5 हजार करोड़ रुपए में और विभिन्न ट्रैक सुविधाएं दी गई हैं। मैं उन्हें गिनाना नहीं चाहता हूं क्योंकि मेरे पूर्व साथियों ने उन्हें गिना दिया है। यह अच्छी शुरूआत है। अनरिजर्व्ड क्लास में टिकिट को 20 प्रतिशत घटाया गया है और सैकिंड क्लास के डिब्बों में सीटों पर कुशन लगाने का निर्णय लिया गया है। यह बहुत ही प्रौग्रेसिव स्टैप और वैलफेयर कंसीडरेशन वाला स्टैप है। यह हमारी यू.पी.ए. सरकार की प्राथमिकता है।

महोदय, मैं बताना चाहता हूं कि रेलवे सेफ्टा के मामले में भी हमारी सरकार और हमारे रेल मंत्री जी ने बहुत अच्छा प्रावधान किया है। इस बार 171.37 प्रतिशत का इन्क्रीमेंट रेलवे सेफ्टी फंड में किया गया है। यह एक बहुत बड़ा क्रांतिकारी कदम है। इस पक्ष और उस पक्ष, सभी को इस बात की चिन्ता थी कि दुर्घटनाओं को कैसे रोका जाए। वर्ा 2001 से 2003 तक के आंकड़े उठाकर देख लिए जाएं कि उस समय कितनी रेल दुर्घटनाएं हुई थीं और उनका प्रतिशत कितना था और वर्ा 2004 से अब तक कितनी दुर्घटनाएं हुई हैं और उनका प्र ातिशत कितना है। निश्चितरूप से मैं कह सकता हूं कि रेल दुर्घटनाओं में कमी आई है। इसके बावजूद रेलवे सेफ्टी फंड में 2153 करोड़ रुपए दिए गए हैं। यह एक क्रांतिकारी कदम है। पैसेंजर अर्निंग में लगभग 15 प्रतिशत और गुड्स अर्निंग में 16.6 प्रतिशत तथा टोटल अर्निंग में 16.02 प्रतिशत की बढ़त हुई है। रेलवे डैपलपमेंट फंड में 68.39 प्रतिशत बढ़ाया गया है। मैं समझता हूं कि यह एक बहुत बड़ी एचीवमेंट है।

महोदय, विपक्ष वाले आरोप लगाते हैं कि रेल का बिहारीकरण हो गया है। मैं बताना चाहता हूं कि पिछले बजट में लगभग 1.34 प्र ातिशत धन केवलमात्र बिहार को मिला है। कुल 3.6 प्रतिशत दिया गया था जिसमें से लगभग 2.5 प्रतिशत उसका बैकलॉग था। इस बार भी जो बजट बिहार को दिया गया है, वह उसकी पापुलेशन के अनुरूप है। बिहार राज्य की पॉपुलेशन देश की कुल पॉपुलेशन की लगभग 9 प्र ातिशत है। इस हिसाब से यदि बिहार को पैसा दिया जाए, तो जो पैसा दिया गया है, वह कम बैठता है। इसलिए जो चारों तरफ हंगामा हो रहा है कि रेल का बिहारीकरण हो गया है, यह बिलकुल गलत बात है। आंकड़े उपलब्ध हैं। मैं कहना चाहता हूं कि पूरे देश में धन का बराबर ि वतरण किया गया है। इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय, अब मैं अपने क्षेत्र की दो-चार मांगें आपके माध्यम से मंत्री-द्वय के सामने रखना चाहता हूं। खुदीराम बोस, पूसा स्टेशन एवं दोहा, विणुपुर, बथुआ रेलवे हॉल्ट की प्रक्रिया चल रही है। मेरा निवेदन है कि वहां की जनता की जनता की मांग और वहां की आ वश्यकता को देखते हुए उसे जल्दी से जल्दी पूरा किया जाए। उजियारपुर एवं समस्तीपुर के बीच बलोरी में एक रेलवे हॉल्ट निर्माण की मांग चिर-प्रतीक्षित है। मोहद्दीनगर एवं बटेरी रागामा राजापान में हॉल्ट निर्माण की मांग है। दलसिंहपुर में बसरिया उजियारपुर के बीच एक हॉल्ट के निर्माण की मांग है। समस्तीपुर रेलवे स्टेशन पर एक और पैदल पारपथ के निर्माण की मांग है। खुदीराम बोस का पूसा स्टेशन उजियारपुर महोद्दीनगर एवं शाहपुर पटरिया रेलवे स्टेशनों की रेलवे की सड़कों का जीर्णोद्धार, विस्तारीकरण एवं सौंदर्यीकरण होना चाहिए। इस स्टेशन पर यात्रियों की सुविधा के अनुसार यात्री शेड, सोलर राइट, पब्लिक एड्रैसिंग सिस्टम और पैदल पारपथों का सर्वेक्षण कराकर ये सुविधाएं उपलब्धा कराई जाएं। समस्तीपुर रेलवे स्टेशन से सटे दक्षिण टिकटघर को 24 घण्टे चालू रखने की बात है।...(व्यवधान)

MR. DEPUTY SPEAKER: Shri Alok Kumar Mehta, if you have a written speech, you can lay it on the Table of the House, and it will form a part of the Proceedings.

श्री आलोक कुमार मेहता : उपाध्यक्ष महोदय, मेरे दो प्वाइंट बाकी हैं। 32 नम्बर गुमटी जयसिंह सराय में आरओबी की मांग है तथा भोला टॉकिज समस्तीपुर में आरओबी की मांग है। मेरी बहुत सारी मांगें हैं, जिन्हें मैं रख दूंगा।

अंत में मैं समझौता एक्सप्रेस में मरने वाले निर्दोा लोगों को अपनी और अपनी पार्टी की ओर से श्रद्धांजली अर्पित करते हैं। हम रेल वे मंत्रालय और माननीय मंत्री जी से आशा करते हैं कि आने वाले दिनों में कम से कम दुर्घटनाएं घटेंगी और हम यह भी आशा करते हैं कि उन दुर्घटनाओं पर विपक्ष राजनीति से बाज आएगा।

MR. DEPUTY SPEAKER: Now, I request Shri Abdul Rashid Shaheen to speak. Please be brief and speak only for five minutes.

श्री अब्दुल रशीद शाहीन (बारामूला): जनाबे आला। अच्छी बात को अच्छा कहना, इतना ही जरूरी है, जितना खराबी की मुजम्मत करना और जब्र के खिलाफ जद्दोजहद करना। हमारी मिनिस्ट्री में जो कैबिनेट मिनिस्टर हैं और दोनों मिनिस्टर्स आफ स्टेट हैं, ये वाकई मुबारकबादी के मुस्तक हैं कि इन्होंने रेल बजट को पेश करके अच्छा कारनामा किया है। हिंदुस्तान में रेलवे निजाम को कायम रखना बजाज एक खुद एक बहुत बड़ा चैलेंज हैं। इस निजाम को कायम रखा है और किराया में इजाफा नहीं हुआ है, ये दोनों बातें काबिले तारीफ हैं, लेकिन मैं मिनिस्टर्स सहबान से गुजारिश करना चाहता हूं कि इससे कंप्लिसेंट होने की जरूरत नहीं है। हिंदुस्तान के रेलवे निजाम में अभी बहुत कुछ करना बाकी है। उसके लिए उन्हें मुस्तैदी से आगे बढ़ना होगा। मैं ज्यादा तफसीलात में नहीं जाऊंगा, क्योंकि वक्त की दिक्कत पेशेनज़र हैं। मैं फौरन अपनी रियासत से मुत्लिक चंद बातों को अर्ज करना चाहूंगा। जनाबेआला, दिल्ली से निकलते हुए सबसे पहले जलंधर-जम्मू रेलवे डबल लाइन का जो तकनीन होना है, उसके लिए पूरी तरह तेजी अमल में लाने की जरूरत है और उसमें मुस्तैदी लाने की जरूरत है जिससे रियासत को बहुत ज्यादा फायदा पहुंच सकता है। बहुत देर तक हम रेलवे निजाम से एहलायदा थे और कशमीर के लोगों को ज्यादातर रेलवे निजाम और इसके फायदे से कोई सरोकार नहीं था, लेकिन अब हम इस निजाम का हिस्सा है और आज जब उधमपुर तक जब हम रेलवे को पहुंचते हुए देखते हैं तो वाकई आप माने, हमें यकीन नहीं होता कि 25 साल के लम्बे अर्से के बाद यह प्रोजेक्ट तकबील प्रजीर हुआ और अवाम को सहूलियतें मायसर हुईं। मैं जनाबेआला को अर्ज करना चाहता हूं कि हिंदुस्तान के रेलवे निजाम में सबसे ज्यादा जो जरूरत है, वह सिक्योरिटी सिस्टम को दुरुस्त करने की बात है। मैं मिनिस्टर्स सहबान की तवज्जोह इस तरफ लाना चाहता हूं कि इनके डिपार्टमेंट में इस वक्त अच्छा पुलिस जनरल, डीजी मौजूद है, जो सिक्योरिटी निजाम की बड़ी वाकफियत रखते हैं। मैं चाहता हूं कि ये गौर करें और देखें कि इनके पास जो पुलिस निजाम हैं और नौजवानों की तादाद तायनात है, उसे देखें। बड़े अर्से से उसमें इजाफा नहीं हुआ और सिस्टम में इम्प्रूवमेंट नहीं हुई। मैं इनसे दरख्वास्त करूंगा कि अगर कहीं इनको कानूनी तरमील और कानून को बढ़ाने की जरूरत पड़े तो यह देख लें कि जब मुख्तलिफ रियासतों से जब रेल गुजरती है और इनके पुलिस का इख्तियार नहीं होता है, वहां के पुलिस स्टेशन और पुलिस सिस्टम से मदद लेनी पड़ती है, जिससे यात्रियों को बहुत तकलीफ होती है। मैं चाहूंगा कि इस सिस्टम को मजबूत करें, यह वक्त की जरूरत है, क्योंकि सिक्योरिटी के मैदान के जो चैलेंजिज़ हैं, उनको देखना जरूरी है और जो आवाम, जो खवातीन और बीमार लोग रेल के जरिए चलते हैं, नौजवान तलबा और एक हिस्से से दूसरे हिस्से तक जाते हैं, वे समझ सकें कि रेल में बैठे और सिक्योरिटी निजाम के अंदर आए और रेलवे सिस्टम की जो सिक्योरिटी अपनी होगी, उसे एक आइनी कानूनी हैसयित होनी चाहिए और उनके पुलिस स्टेशन के अख्तियारात उसके अंदर होने चाहिए। ताकि रेलवे निजाम के अन्दर जो चोरियां-चकारियां और जबरो-ज्यादती होती है, उनको रोका जाये।

मैं इसके बाद कश्मीर के बारे में कहूंगा कि जब ऊधमपुर के आगे हम चले जाते हैं तो पहाड़ी सिलसिला है। कभी किसी के मिजाज में, या शऊर में यह बात नहीं थी कि कभी कश्मीर की वादी रेलवे सिस्टम के साथ जुड़ सकती है, लेकिन एक तारीखी कारनामा हुआ, वह सरकार और वे शख्सियतें, जिन्होंने इस प्रोजैक्ट की हिमायत की और फराकदिलाना माली इमदाद फराहम की, वे तारीख में अपना मुकाम बना चुके हैं। एक जमाना होगा कि यही रेलवे लाइन हमारे मुल्क की एक शाहकार प्रोजैक्ट होगी और वस्ती एशिया के साथ मिलाने के लिए जिम्मेदार होगी और वे लोग जो इस सिस्टम में काम कर रहे हैं, उस वक्त जो अमला कश्मीर में रेलवे निजाम को बनाने और सबों का जाल बिछाने का काम कर रहा है और जो श्रीनगर में सिस्टम चलाने वाले लोग हैं, उनका जो डैडीकेशन (dedication) है और जो मिनिस्टर साहब की कोआर्डीनेशन (coordination) है, मैं वाकई इनकी सराहना किये बगैर नहीं रह सकता हूं।

जनाबेआली, मैं मुख्तसरन यह गुजारिश करना चाहता हूं कि मिनिस्टर साहेबान जम्मू में रेलवे स्टेशन की तरफ भी खास तौर से ध्यान दें, क्योंकि वैणो देवी माता के दर्शन के लिए जाने वाले हजारों लोग उस शहर से गुजरते हैं और उस रेलवे स्टेशन पर जो सुविधाएं होनी चाहिए, उनके लिए यानि यात्रियों के लिए उसकी जरूरत है और पहली फुरसत में जम्मू रेलवे स्टेशन के इम्प्रूवमेंट को देखना चाहिए और जैट्रोफा प्लांटेशन की जो बात चली है मैं इस सिलसिले में मैं मिनिस्टर साहब से दरख्वास्त करूंगा कि जो एनवायर्नमेंट के साथ फ्रेंडली रिलेशन कायम करने के इलावा जैडोफा अनयूजड हाइड्रोकारबोनेट एमीशन आपको एक माली फायदा भी देने वाला है, उसको बतौर मिशन आप लें और अपनी यानि रेलवे की जमीनों में जैट्रोफा उगायें । एमीशंस या कार्बन आक्साइड्स या सल्फर आक्साइड, जो इस वक्त फिज़ा में बिखर जाते हैं, एक तो उनका एब्जोर्पशन होगा और साथ में रेलवे को फायदा होगा और मुल्क की माशियत में भी खासा इजाफा होगा।

मैं इन्हीं अल्फाज़ के साथ आपका शुक्रिया अदा करता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया संक्षेप में बोलें, आपकी पार्टी के 36 मैम्बर्स बाकी हैं।

श्री किशन सिंह सांगवान (सोनीपत): उपाध्यक्ष महोदय, वर्ा 2007-08 का रेल बजट माननीय रेल मंत्री जी ने पेश किया, उस पर यह चर्चा चल रही है। लालू जी का यह चौथा रेल बजट है और मुझे बड़े अफसोस के साथ कहना पड़ रहा है कि चारों रेल बजटों में हरियाणा प्रदेश पूरी तरह से उपेक्षित हुआ है। माननीय रेल राज्य मंत्री बैठे हैं, मैं लालू जी को चेलैंज करता हूं कि पूरी बजट स्पीच में हरियाणा का एक भी अगर कहीं नाम किसी प्रोजैक्ट में हो तो मैं अपने शब्द वापस ले लूंगा। हरियाणा में कोई नई रेलगाड़ी नहीं, कोई नया रेलवे स्टेशन नहीं, कोई इलैक्ट्रीफिकेशन नहीं, कोई डबलिंग प्रोजैक्ट नहीं, कोई मॉडल नया स्टेशन नहीं, पूरी स्पीच में हरियाणा की किसी प्रोजैक्ट में कोई हिस्सेदारी नहीं है। कैसे हरियाणा के लोग इसको बर्दाश्त करेंगे और यह उपेक्षा पूरे चार साल से लगातार चल रही है, कोई इस बार ही नहीं है।

दिल्ली देश की राजधानी है। हरियाणा दिल्ली के तीन तरफ बसता है। दिल्ली की आबादी लगातार बढ़ रही है और नेशनल कैपीटल रीज़न इसलिए बनाया गया था कि दिल्ली पर जो पोपुलेशन का लोड बढ़ रहा है, उसको कम करने के लिए दिल्ली के आसपास के इलाकों में सुविधाएं दी जायें ताकि दिल्ली पर ज्यादा दबाव न पड़े। दिल्ली में आने वाली लगभग 80 प्रतिशत रेलगाड़ियां हरियाणा की धरती से गुजरती हैं और हरियाणा की जनता को कोई सुविधाएं नहीं हैं। जितनी पीछे से मेल या एक्सप्रैस रेलगाड़ियां आती हैं, उनका स्टापेज भी नहीं है और नई पैसेंजर गाड़ियां आप कोई चला नहीं रहे हैं।[R76] कैसे हरियाणा की जनता इस बात को बरदाश्त करेगी? कैसे हम इस स्पीच को सपोर्ट करेंगे? इस स्थान की बहुत उपेक्षा हो रही है। वैसे यह अपेक्षा हमारे यहां तीस साल से चली आ रही है। एक बार एनडीए की सरकार में माननीय नीतीश कुमार जी ने दो नयी रेलवे लाइन सैंक्शन की थीं। एक जींद-गोहाना-सोनीपत और एक रिवाड़ी-रोहतक-झज्जर लाइन थी। पिछले वर्ा जींद-सोनीपत लाइन के लिए 15.46 करोड़ रूपए का बजट एलाट हुआ था, लेकिन वह सारा लैप्स हो गया। कोई काम नहीं हुआ। तीस साल में दो प्रोजेक्ट मिले थे। पिछले साल की इस प्रोजेक्ट की स्थिति मैं बता रहा हूं। छः महीने से रेलवे बोर्ड के पास फाइनल एस्टीमेट के कागज पड़े हैं, लेकिन कोई डिसीजन नहीं लिया, जिसकी वजह से सारा बजट लैप्स हो गया। इस कार्यप्रणाली के लिए आप शाबासी दे रहे हैं। रेलवे बोर्ड में प्रशासनिक फार्मेलिटीज बहुत लंबी हैं। वे इतनी कांप्लीकेटेड हैं कि जो प्रोजेक्ट सैंक्शन भी होते हैं, उन पर कोई कार्यवाही नहीं होती। इस बार इस प्रोजेक्ट जींद लाइन के लिए केवल 6.46 करोड़ रूपए दिए। 15 करोड़ रूपए लैप्स हो गये और अब 6 करोड़ रूपए दे दिये हैं। मैं पूछना चाहता हूं कि ये लाइन कब पूरी होंगी? कुल 195 करोड़ रूपए का यह प्रोजेक्ट है। हमारे साथ ऐसा हो रहा है और ये लोग शाबासी ले रहे हैं कि यह बहुत बढ़िया और लोकप्रिय बजट है। आम-जनता गहराई से इन बातों को नहीं समझ पाती है। केवल भाड़ा नहीं बढ़ाया, तो आम जनता इतने में ही खुश हो जाती है। किस तरह से आंकड़ों को तोड़-मरोड़कर जनता को मूर्ख बनाया जा रहा है। पिछले रेल बजट में भी कोई भाड़ा नहीं बढ़ाया था। लेकिन तीन हजार पैसेंजर गाड़ियों को सुपर फास्ट का दर्जा दे दिया। उनकी स्पीड बढ़ाने का एलान कर दिया। उनमें से केवल 210 गाड़ियां सुपर फास्ट की स्पीड ले पायी। आपने पैंसेजर्स का इन्डायरेक्टली किराया दस रूपए प्रति यात्री बढ़ा दिया। आपने इससे कितना पैसा इकट्ठा कर लिया? बजट स्पीच में कहा कि किराया नहीं बढ़ाया, लेकिन दूसरे रास्ते से किराया बढ़ा दिया। इस बजट में ऐलान कर दिया कि हम सुपर फास्ट के चार्ज में 20 प्रतिशत घटा रहे हैं। आपने पहले 10 रूपए चुपके से बढ़ा दिया और बाद में 20 प्रतिशत यानी दो रूपए कंसेशन का ऐलान कर दिया और वाहवाही लूट ली। आम

जनता को क्या पता कि दस रूपया बढ़ाया था और कितने करोड़ों रूपए उनसे ले लिए। आप कहते हैं कि फ्रेट में 17 प्रतिशत की बढ़ोत्तरी हुयी है।

महोदय, रेल राज्य मंत्री सदन में बैठे हुए हैं। वे सदन में यह बतायें कि लोड में कितना परसेंटेज रोड ट्रांसपोर्ट की वजह से घटा है। पहले देश का माल 70 प्रतिशत रेलगाड़ियों से ढोया जाता था। रोड ट्रांसपोर्ट से केवल 30 प्रतिशत माल ढोया जाता था, लेकिन आज स्थिति पलट गयी है। आज रोड ट्रांसपोर्ट के द्वारा ज्यादा लोड ढोया जा रहा है। उसके मुकाबले में रेलवे का परसेंटेज कम हुआ है, लेकिन इन फीगर्स का आम जनता को पता नहीं है।

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव (झंझारपुर) : पहले इतनी रोड ही नहीं थी।

श्री किशन सिंह सांगवान : महोदय, रोड पहले भी थीं। पहले इतनी रेलगाड़ियां भी नहीं थीं। यह स्थिति परसेंटेज में है और आंकड़ों के जाल में फंसाकर वाहवाही लूटी जा रही है। महोदय, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि इस प्रकार से जनता को गुमराह करके वाह वाही लूटना जनता के साथ धोखा है।

दूसरी बात, लालू जी ने सन् 2005 में यहां बजट स्पीच में ऐलान किया था कि दो साल के अंदर नई दिल्ली रेलवे स्टेशन को विश व का सबसे सुंदर स्टेशन बना देंगे। उस ऐलान का क्या हुआ? आज नयी दिल्ली का रेलवे स्टेशन कैसा है? उसकी क्या पोजीशन है? उसकी सफाई कैसी है? वहां क्या सुरक्षा है? वहां जनता को क्या सुविधाएं हैं? सब वाहवाही लूटने के काम हो रहे हैं। सुरक्षा की दृटि से इस बजट में कोई व्यवस्था नहीं की गयी है। अटल जी की एनडीए की सरकार में 17 हजार करोड़ रखे गए थे, जिसका इस बजट में ऐलान किया गया है और इसमें भी बड़ी चालाकी दिखायी गयी है कि 17 हजार करोड़ रूपए जो सेफ्टी के लिए हैं, अगले मार्च तक खत्म हो जाएंगे। ये कौन से 17 हजार करोड़ रूपए हैं? ये वही 17 हजार करोड़ रूपए हैं जो नीतीश कुमार जी ने देश की रेलों की सेफ्टी के लिए, नये पुल निर्माण के लिए, नयी रेल लाइन के लिए और सिग्नलिंग के लिए मंजूर किए थे।[v77]

इस बजट में उनका हवाला है। उसमें यह नहीं लिखा कि 17 हजार करोड़ रुपये का प्रावधान कब हुआ था। सारा मामला झूठी वाहवाही लेने के लिए है।...(व्यवधान) एक समय आएगा जब इस देश की जनता सारी स्थिति से अवगत हो जाएगी। यह रेल बजट है, हम इसका समर्थन कैसे करें। इस बजट में हरियाणा प्रदेश की पूरी तरह उपेक्षा की गई है। रेलवे का काफी बड़ा स्टाफ है, उसमें लाखों कर्मचारी हैं। जो स्टाफ वेल्फेयर प्लान बनाया गया था, उसका क्या हुआ, इस बारे में हम मंत्री जी से जानना चाहते हैं। हमने रेल कर्मचारियों के लिए क्या किया, उसका आज तक कोई जिक्र नहीं है। ...(व्यवधान)

मैं अपने क्षेत्र की दो-चार बातें बताना चाहता हूं। आज आम जनता में रेल के बारे में मान्यता है, आम जनता में यह फीलिंग है - लालू की रेल बिल्कुल है फेल, न चलती समय पर और पहुंचती है लेट। लोगों में यह धारणा बन गयी है और ये वाहवाही लूट रहे हैं।

हमारे प्रदेश से काफी बातें जुड़ी हुई हैं जिन्हें मैं थोड़े समय में आपके सामने रखना चाहता हूं। हम कोई नयी बातें नही उठा रहे हैं। मेरी थर्ड टर्म है। मैं हर रेल बजट में इन्हीं बातों को रखता हूं लेकिन हमारी बात सुनी नहीं जाती। मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि गन्नौर जो पानीपत सैक्शन पर है, वहां से दिल्ली की तरफ से जाने के लिए दस बजे से तीन बजे तक कोई सवारी गाड़ी नहीं चलती। मेरा क्षेत्र इतना नजदीक है, दिल्ली के तीन तरफ लगता है। लाखों पैसेंजर वहां से आते हैं। दस बजे के बाद तीन बजे गाड़ी आती है, तो पैसेंजरों के आने-जाने का क्या होगा? हमने इसकी मांग बार-बार की है।

एक ईएनएस गाड़ी नयी दिल्ली से चलकर सोनीपत जाती है। हम उसे आगे पानीपत तक एक्सटैंड करने की मांग करते हैं। जम्मू मेल गाड़ी 1994 से सोनीपत में रुकती थी, गन्नौर में रुकती थी। हमसे 1994 वाली फैसीलिटी छीन ली गयी है। झेलम एक्सप्रैस गाड़ी 1070 अप एंड डाउन का स्टापेज था। उसे बंद कर दिया गया है। फैसीलिटी देना तो दूर, जो स्टापेज था, उसे भी बंद कर रहे हैं। हम कैसे अपनी जनता की आवाज नहीं उठायेंगे। ...(व्यवधान) गाड़ी 4095 को दिल्ली से साढ़े पांच बजे चलाया जाये ताकि जो लाखों इम्प्लाइज दिल्ली में आते हैं, वे वापस अपने घर जा सकें। उनके लिए कोई ट्रेन की फैसीलिटी नहीं है इसलिए हम ट्रेन की मांग करते हैं। जींद-सफीदा-पानीपत सैक्शन पर पिछले 20-25 सालों से केवल दो पैसेंजर गाड़ियां चल रही हैं। हमारी मांग है कि उस लाइन पर एक एडीशनल गाड़ी दी जाये। मैं हर बजट में मांग करता हूं कि गोहाना, रोहतक से निजामुद्दीन, क्योंकि यह बिल्कुल साथ लगते हुए इलाके हैं और हजारों पैसेंजर आते जाते हैं, वहां के लिए एक नयी गाड़ी चला दी जाये। ...(व्यवधान)

मैं रोड ओवर ब्रिज की मांग करता हूं। जींद-गोहाना रोड पर गोहाना में इतना ज्यादा ट्रैफिक है कि एक-एक घंटा रुका रहता है। मैं वहां के लिए एक रोड ओवर ब्रिज की मांग करता हूं। जींद, सोनीपत और रोहतक को मॉडल स्टेशनों की सूची में शामिल किया जाये। दिल्ली, रोहतक, गोहाना, पानीपत रूट पर इंटरसिटी ट्रेन चलायी जाय। ये सारी बातें पुरानी हैं, मैं कोई नई बात नहीं उठा रहा हूं। लेकिन बहुत अफसोस है कि इन पर कोई अमल नहीं हो रहा है। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि इन पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करके हरियाणा की जनता के लिए बजट में कुछ न कुछ प्रावधान करें।

इन्हीं शब्दों के साथ आपने मुझे समय दिया, उसके लिए मैं आपका बहुत शुक्रिया अदा करता हूं।

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव (झंझारपुर) :महोदय, वर्ा 2007-2008 का रेल बजट न केवल एक संतुलित बजट है, बल्कि आम यात्रियों की सुि वधा, सहूलियत एवं संरक्षा को प्राथमिकता दी गयी है। आज रेलवे भारत की आम जनता के लिए जीवन रेखा का कार्य कर रही है। माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी की कार्यकुशलता का ही प्रमाण है कि रेलवे की आमदनी 20,000 करोड़ रूपए हो गयी है, परन्तु मेरा विशे अनुरोध यह होगा कि इस लाभ राशि का अधिकांश भाग यात्रियों के लिए सामान्य श्रेणी डिब्बों में बढ़ोत्तरी, साफ-सफाई तथा यात्रियों की सुरक्षा व्यवस्था पर खर्च करने तथा नई रेल लाइन निम्नलिखित स्थानों पर बिछायी जाए। मेरे संसदीय क्षेत्र व उत्तर बिहार के सीतामढ़ी-जयनगर-लदनियां-लौकहा-लौकही-निर्मली तथा दूसरी कोशी क्षेत्र में कोशी पीड़ित लोगों की सुविधा हेतु घोघरडीहा, कोशीबाध के बगल होते हुए भलुआही-जमालपुर तक नई रेलवे लाइन स्वीकृत करने की पुरजोर मांग करता हूँ। उल्लेखनीय है कि बिहार विधानसभा से भी गैर सरकारी संकल्प के रूप में रेलवे के पास प्रस्ताव आया हुआ है। कृपया इसे समय पर स्वीकृत किया जाए।

---

*The speech was laid on the Table.

SHRI DHARMENDRA PRADHAN (DEOGARH): Orissa is one of the few States in the country with substantial natural resources, plentiful minerals and long coastline of 480 Kms with potential

port sites. However the State has lacked the development in the past due to absence of adequate infrastructure. The railway route length in Orissa is 2340 Kms only. Against the national average of 19 Kms!OOO Kms, Orissa has an average of only 15.03 Kms. In the past it has not been possible to harness abundant mineral resources like coal, iron ore, lime stone, bauxite, manganese, quartz, graphite and dolomite due to non-availability of infrastructure. However the changing socio-economic environment in the State requires speedy development of transport infrastructure in the form of links, doubling, electrification etc. Since 2002-2003, the States is undergoing a positive change in industrialization. A large number of MODs have been signed for setting up of Steel Plants and Aluminum! Alumina plants. Leading entrepreneurs like POSCO, ESSAR, TATA, JINDAL, BHDSAN have decided to set up Steel Plants in Orissa. Recently, Govt. of Orissa has entered into an MOD with ARCELOR-MITTAL for a steel Plant in Keonjhar district with a capacity of 12 MTP A. It is expected that by 2016 the additional generation of traffic shall be 200 Million Tons. Recently, Govt. of Orissa has also signed 10 MODs for Independent Power Plants to generate 11,000 MW. Such rapid industrialization would require special attention for development of infrastructure. In the port sector Govt. of Orissa has signed concession Agreement for development of Dhamra and Gopalpur to all-weather ports of international standards. A MOD was signed by the Govt. of Orissa on 18.12.2006 to develop Subarnarekha Mouth (Kirtania) to an allweather port. The Ministry of Railways has sanctioned six new BG Rail Links, eleven doublings and two gauge conversions along with electrification projects in order to cater to this traffic. This changing scenario would require heavy investment

---

*The speech was laid on the Table.

from Ministry of Railways for completion of the sanctioned projects as well as sanction of new lines, surveys and electrification etc. All sanctioned projects should be completed in five years.

The operating ratio of East Coast Railway since its formation has been one of the lowest in the Indian Railways. However, expansion of jurisdiction of East Coast Railways is a necessity for better coordination and facilitation of bulk customers. Ministry of Railways is requested either to extend the jurisdiction of Sambalpur division to include (a) Jharsuguda-Barsuan-Kiriburu (b) Rourkela-Nuagaon (c) JharsugudaHimgiri or to create a new division with the headquarters at Jharsuguda or Rourkela with jurisdiction as mentioned above under the East Coast Railway. Likewise, the jurisdiction of East Coast Railway may be extended to include Banspani to Padapahar section and Bhadrak-Laxmannath Road section in Khurda Road Division.

ANGUL-DUBRI-SUKINDA ROAD (90 KMs)

Year of sanction, 1997-98. The estimated cost is Rs. 417.00 crores.

Expenditure till March 2006 was Rs. 0.80 crore. Land acquisition for this project will be commenced shortly. Detailed estimate for Rs. 183.23 crores has been submitted to the Ministry of Railw~ys. The Govt. of Orissa and RVNL are exploring the possibility of forming a SPY for this

project. Ministry of Railways is requested for allocation of Rs. 50.00 crores for 2007-08 to enable land acquisition.

TALCHER-BIMLAGARH (154 KMs)

Year of sanction for this project was 2004-05. The estimated cost for this project is Rs. 790.08 crores. Expenditure till March 2006 was Rs. 0.41 crores. The final location survey has been completed and detailed estimate for Rs. 790.08 crores has been sent to the Ministry of Railways. In the meanwhile, survey for land acquisition is under progress. Ministry of Railways is requested for allotment ofRs. 50.00 crores for 2007-08.

Talcher-Sambalpur B.G. Rail Link

This B.G. Rail Link was commissioned in the year 1998. Commissioning of this rail link has reduced the distance from Bhubaneswar to New Delhi by 150 KMs. A large number of steel plants are located in Sambalpur, Jharsuguda, Dhenkanal and Angul districts. Recently, Govt. of Orissa has signed 10 MODs for Independent Power Plants which shall generate 11,000 MW. These power Plants will be located mostly in Dhenkanal, Angul and Sambalpur districts. Therefore, the Ministry of Railways is requested to sanction doubling of Talcher-Sambalpur B.G. Rail Link.

ELECTRIFICATION

Electrification for the East Coast Link between Vishakhapatnam to Kharagpur has been completed. However, for the residual work, Ministry of Railways to allot Rs. 40.00crores for 2007-08. With the completion of electrification of East Coast Rail Link the feeder links need to be electrified as a matter of operational strategy.

(a) Talcher-Sambalpur-Jharsuguda B. G. Rail Link

New Lines and Surveys

TALCHER-GOPALPUR (245 Kms)

The survey report of Talcher-Gopalpur Broad-gauge Rail Link was submitted to Ministry of Railways and indicated a favourable rate of return. The recent thrust of industrialization with setting up of Steel, Power and Aluminum Plants would require a dedicated Railway link between TaIcher to Gopalpur for export and import of raw materials and finished products. Moreover Gopalpur port will be developed to an all weather port very soon. Ministry of Railways is requested to accord sanction.

PASSENGER AMENITIES

INTRODUCTIONOF EMU SERVICES:

Electrification work for Talcher-Bhubaneswar is at the stage of near completion. Ministry of Railways is requested to introduce fast moving EMU trains to cater to the needs of passengers from Talcher/Angul-Bhubaneswar in place of the existing fast passenger running from the said destination.

INTRODUCTION OF NEW TRAINS:

(a) Express train from Talcher to Howarh

Looking into th erapid industrialsation of Central Orissa one new train in the name of Ma Hingula Express should be introduced from industrial town of Talcher/ Angul to Howarh.

(b) Intercity Express between Jharsuguda and Bhubaneswar

The industrial scenario is fast changing with the large number of steel plants located in the Jharsuguda and Sambalpur districts. Inadequate train services is a serious impediment for people of that area. Ministry of Railways is requested for introduction of an intercity Express between Jharsuguda and Bhubaneswar.

(c) Superfast Express From Sambalpur To Allahabad

There is no direct train from Sambalpur to Allahabad. In order to meet the growing demand of traffic from Western Orissa, introduction of a train from Sambalpur to Allahabad via Ranchi and Gaya will enable the people of Western Orissa to visit important places of pilgrimage.

(d) Inter City Express between Koraput and Rourkela via Rayagada.

The Raipur-Vizianagram-Koraput Kirandul B. G. rail link passes through the most backward areas of the State like Koraput, Bolangir and Sundergarh. An intercity express linking Rourkela with these areas of this State will give the much needed impetus for business and commerce of the area.

(e) Express Train from Titilagarh to Puri (via) Sambalpur

Presently there is no direct train from Titilagarh area to cater the needs of Western Orissa. Introduction of Express train on this route will provide relief to the people and also ensure emotional, social integration with coastal Orissa.

(f) Express Train from Keonjhar to Howrah

Keonjhar district has been connected in the Daitari-Banspani B G. Rail Link. A large number of the tribal population shall use the direct link for trade and commerce.

(g) Superfast Express between Rourkela to New Delhi

The industrial and mining areas of Sundargarh and Jharsuguda district are sparsely connected to New Delhi. Introduction of a direct train will be immensely popular facilitating travel of passengers from these districts.

(h) One passenger train should be introduced from Dhenkanal to Kaniha via Angul and Talcher.

INCREASE IN FREQUENCY

Visakhapatnam- Amritsar Express (Hirakund Express):

Frequency of Hirakund Express train may be increased to daily from 3 days in. a week, to cater the need of passengers traveling from Western Orissa to the capital of India.

Bhubaneswar-New Delhi Raidhani Express:

Rajdhani Express was introduced between Bhubaneswar and New Delhi in the year 1994-95 (bi-weekly). Since the number of passengers have increased five folds. The Ministry of Railways is requested to further in crease the frequency of Rajdhani Express to daily. The increase in frequency should be via Sambalpur, Rourkela and Ranchi

Puri-Ahmedabad Express (via Sambalpur & Viziana2;ram):

Puri-Ahmedabad Express via Sambalpur & Vizianagram was introduced from Puri to Ahmedabad via Sambalpur (once in a week) and via Vizianagram (thrice in a week). A large number of workers from Orissa are employed in Gujarat. It is requested that the frequency of this train via Sambalpur may be increased to thrice a week and via Vizianagram to four days in a week.

Bhubaneswar-Kurla Express:

Frequency of Bhubaneswar-Kurla Express may be increased to three days in a week. This train in immensely popular and well patronized by passengers traveling from western Orissa.

COACHING TERMINALS

Orissa has only one coaching terminal at Bhubaneswar which is landlocked and inhibits expansion. This terminal should be expanded in order to accommodate more. number of trains. Similarly, proper coaching terminals may be developed at Berhampur, Sambalpur and Koraput.

This is few problems faced bv respective stations in mv constituency,

Deo1!arh

JHARSUGUDA Rail Station

Jharsuguda station is gateway to Orissa and is a major junction. It connects four metros Channai, Mumbai, Delhi and Kolkota, Jharsuguda has developed into a major industrial hub of Orissa. However the station lacks on many accounts.

We demand following thins to develop Jharsuguda rall station into an ideal one that could serve need and comfort of rail travelers.

We demand following things.

1 One dormitory and three rooms are there for rail commuters retiring. With industrial progress and economic up-liftment as number of passengers and specially upper class passengers are growing in number, few more rooms including a AC retiring room is needed badly.

2 Good quality food stall, coffee comer and fast food stall to serve need of passengers.

3 Automatic Ticket Vending Machine to be installed

4 There is one Computerized ticket counter called as Public Reservation Service Counter is there. This should be extended and two more counters may be added

5 Free Toilet facility for common users.

6 Opening of Platform No 4 and 5 at an early date.

7 The lighting facility at the station is not adequate. This may be improved for better convenience.

8 There is three cool drinking water units. One of them is non functional. While repairing the that three more needs to be installed to meet the drinking water need of the passengers.

9 Electronic coach guidance system for passengers convenience.

10 though demand for tickets on all classes has grown in last few years, quota for the station however has remained static. While increasing quotas in all we need specially our quota in 8451 Tapaswini Express hiked substantiality.

11 Puri - Sambalpur intercity express may be extended upto Jharsuguda.

12 Opening of one city reservation counterto cater to city passengers needs.

13 STD booth in three platforms of the station.

14 The railways kiosks in Jharsuguda staion are suffering pro9blems due to IRTC guided precising and taxes. Insteated IRTC one the old payment system of railway Kiskos may be restored.

15 A limited length in the station has roofs over limited length. This need to be extended

16 There is a railway heath care centre (dispensary). The to be converted into a full-flaged hospital.

17 There is no computerized information system. this facility needs to be extended.

18 2101/2102 Gyaneswari Deluxe Express through passes through Jharsuguda, it has no stoppage here. This facility may be given.

19 Facility of people from Jharsuguda station to travel to Allahabad was there through a coah in train no 8507 and 8508. This has been withdrawn since one year. A train to Allahabad from Jharsuguda may be introduced to meet the local need.

20 Petrolling of RPF may be strengthened as the criminal activities are growing.

21 To extend facility to patients, physically challenged and smooth transportation of luggage sloping Road Bridge may be developed.

22 A portion from emergency quota from CKP and Sambalpur may withdrawn and may be put at disposal of railways authorities at Jharsuguda. An ARM Office needs to be opened for overall coordination.

23 2834 Howrah - Ahamadabad Express stops only for 2 minutes here. This time should be extended for 5 minutes.

24 Under ground road may be developed at Chokipada level crosing gate.

25 Railways owns Asia Largest olding plant named as flashing battery olding plant. Owned earlier by railways, now it has been given to private parties, If railways once againg plan to take over the project, railways including its employees would be benefited.

26 Permission may be given to Railways Oriya Sanskrutika Sangha for use of land and premises on leased basis.

DHUTURA Railway Station:

1 Connection of Main Road with the Rail Station.

2 Height of platform to be increased for passengers convenience.

3 The length of roof on the platform to be extended.

4. Provision of hygienic water supply in the platforms and setting up of urinals and toilets.

5 Sufficient lighting facility.

P ANP ALl Railway Station

1 Provision of road connecting the main road and rail station.

2 Sufficient lighting facility

3 Provision of hygienic water and sanitation facility

BAGDELHI Rail Station

1 Stoppage of 8477/8478 Utkal Express

2. Platform to be extended to facilitate people to take advantage of longer trains smoothly

3 Provision of road connecting the main road and rail station

4 Sufficient light facility

5 Provision of hygienic water and sanitation facility

DHURUADIHI Rail Station

1 Provision of road connecting the main road and rail station

2 Sufficient light facility

3 Provision of hygienic water and sanitation facility

BAMARA Rail Station

1 Construction of Level crossing gate over bridge

2 Sufficient light facility

3 Provision of hygienic water and sanitation facility

GARPOSH Rail Station

1 Permanent stoppage of Tapaswwini Express

2 Provision of Road connecting the main road and rail station.

3 Sufficient light facility

4 Provision of hygienic water and sanitation facility

5 Supply of cool drinking water

6 Platform height to be increased for passengers convenience.

Talcher Railway Station

1. All the intercity Express train should run through Talcher station
2. Early completion of Railway overbridge at Chainpal and Ghantapada.
3. NTPC commercial line upto Kaniha should be used for passenger trains.
4. Commercial line put up by MCL from Talcher to Angul should also be used for passenger trains.

Talcher Road Railway Station

1. Platform should be heightened.
2. Drinking water, toilet, restroom, passenger shed facility should be developd in the station.

Passenger amenities like drinking water, toilets, passenger sheds should be developed in the following stations of my constituency. **Brundamal, Lapanga, Sasan, Rengali, IB, Brajrajnagar and Belpahad.** Construction of Railway overbridge at Belpahad on NH 200 should be started early date.

Computerised Rail Reservation system should be opened at district head quarter **Deogarh** at an early date.

This year Railway Ministry has not given adequate money as desired by State Govt. Last year the allotted money has not been fully utilized due to negligence of Ministry. This year, I demand adequate money should be given to State and 100% utilization of the allotted fund should be planned.

DR. COL. (RETD.) DHANI RAM SHANDIL (SHIMLA): Thank you Mr. Deputy-Speaker, Sir, for giving me this opportunity.

I rise to speak in support of the Railway Budget presented by Shri Lalu Prasad, our hon. Railway Minister, on 26 February 2007 in this august House. I think that making a rail budget in a country of our size is a big challenge. I think that he along with all the 14 lakh employees of the Railways deserve deep appreciation from our countrymen for the way he has handled it along with both hon. Ministers of State sitting here, namely, Shri Naranbhai Rathwa and Shri R. Velu for presenting such a wonderful Budget to the country.

Once again it is a pro-poor, forward looking and popular Budget that caters to the needs of all sections, especially, the youth, women and the handicapped passengers. I noticed that some of our hon. Members from the other side downplayed the achievements and the good work done by Shri Lalu and his Ministry. We must appreciate when good work is done, and I think that this is how we can take our country forward.

This is the fourth Rail Budget -- under the able leadership of Dr. Manmohan Singh, our hon. Prime Minister and the UPA Chairperson Shrimati Sonia Gandhi -- in a row when there is no increase in the rail fares. On the contrary, there has been decrease in the rail fares, and this is the ground reality. Not only that, he has created history by generating cash surplus of Rs. 20,000 crore as against Rs. 14,700 crore in the previous year, which is also on record. He has been able to achieve astonishing results by turning Indian Railways into a profit-making organization and world class by this innovative approach.

An overview of the Railway Budget reveals that it is a people-friendly Budget in the true sense. The hon. Railway Minister has initiated some path-breaking steps like manufacture of comfortable coaches for unreserved second class; facilities for senior citizens and ladies above 45 years of age; concession for unemployed youth; special coaches for handicapped passengers; vendor coaches; and catering for Railway safety and security by introducing latest technologies available today.

Overall, this is a welcome Budget. I should say it is one of the historic Budget presented in recent years. On this occasion, I would like to submit that although the Budget has catered to the needs of our countrymen across the board, but my State Himachal Pradesh (HP) has not been included in the priority list.

I would like to add another important aspect that except for development during the British period, a very minimal progress took place after independence. Perhaps, a little bit has been done on Nangal-Talwara, and a few other projects, which were given to us. Otherwise, HP has been continuously neglected.

India is a land of diverse culture, and Indian Railways play a key role in not only meeting the transport needs of the country, but also in, particularly, binding together the dispersed and landlocked hilly backward zones, thus promoting national integration. I would like to go a step further to say that there is a need to inter-connect Jammu & Kashmir, HP and Uttarakhand, which is a strategic zone. Not only that, it will also give boost to the hydro-electric, and tourism potential along with horticulture and agriculture market needs of its population.

We are now talking and contemplating about Trans-Asian Rail network, which will run into thousands of kms. linking China in the East and Bulgaria in the West, and it will link northern part of our country. It would not be a difficult task, and it will be a wise proposition also. I request the hon. Railway Minister to consider it on top priority.

I would like to make use of this opportunity to forward a few suggestions for your kind consideration for the development of rail network in my constituency. I would not like to take much more time of the House. If you kindly recall, Shri Lalu had paid a visit to the State capital of HP, and I had the honour of conducting him for two days.[r78]

-

21.00 hrs.

The delegation from Paonta-Sahib had come and made their point. That is an important rail link which can be connected from either Dehradun axis or from the existing Ambala-Jagadhri, which is the main line, depending upon technical formalities. That is required not only in Paonta-Sahib but in that whole zone.

If you take it along the Shivalik Range right up to Momoon Cantt., in between Barotiwala, Nalagarh, and Baddi where all the industrial houses have come, it needs rail connectivity for industrial development of this region. I am sure, with your dynamic approach, Himachal will get this gift during your tenure.

Secondly, I would request the hon. Railway Minister to order a re-survey of new railway-line from Parwanoo to Darlaghat-Mangal area in my constituency, which has the distinction of having the largest cement plant in Asia, namely, Gujarat Ambuja Cements Limited, besides another cement plant by the JP Group of Industries which is coming up there. It will give boost to the rapid movement of goods, provide employment to the jobless youths, promote tourism, and farmers would be able to market their agricultural and horticultural produce. In fact, the industrial houses of Parwanoo area, JP Industries, Ambuja, etc., can pay part payment to the survey and the new line also.

Thirdly, there is a need to have Computerized Railway Booking Counters at the State Secretariat, Shimla, The Mall Road, Shimla, Kaza, Rampur and Darlaghat areas for the benefit of thousands of commuters in that region. Our hon. Chief Minister has already written on this to the hon. Railway Minister.

Finally, I would request the hon. Railway Minister to order implementation of the already planned railway projects, like Pathankot-Joginder Nagar line, Joginder Nagar-Bhanupalli line, which is planned and the hon. Prime Minister has announced his approval when he visited Nathpa-Jhakri area in Himachal Pradesh, and Chandigarh-Baddi line.

I would also, on this occasion, request the hon. Railway Minister to pay particular attention towards cleanliness of the trains, and the railway stations. Our Railways has reached world class standard, but it will be a further beauty and will really be a great attraction for foreigners as we as domestic tourism, if we pay particular focus and particular attention to cleanliness.

Finally, to conclude, I would like to say that by developing railways in the Northern part of our country, particularly Himachal Pradesh, this area would be a future Birmingham of Northern India.

With these words, I once again commend and support this Railway Budget which in spite of all the difficulties and challenges being faced by the hon. Railway Minister is a historic, innovative, pro-poor and one of the best Budgets presented in recent years.

श्रीमती रंजीत रंजन (सहरसा) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से सबसे पहले माननीय रेलमंत्री जी को इस मंहगाई के र्वा में गरीब समाज को देखते हुए र्वा 2007-2008 का बजट लाने के लिए धन्यवाद देती हूं। साथ ही माननीय प्रधानमंत्री जी, वित्तमंत्री श्री पी. चिदम्बरम जी को भी धन्यवाद देती हूं। रेलवे के बारे में आज तक इस तरह से किसी ने नहीं सोचा था, इस बजट के लिए मैं यूपीए की चेयरपर्सन सोनिया गांधी जी, माननीय प्रधानमंत्री और यूपीए के सभी घटक दलों को धन्यवाद देती हूं।

महोदय, जिनसे उम्मीद होती है, उन्हीं से लालसा भी होती है। मैं आपके माध्यम से कुछ प्वाइंट्स रखना चाहूंगी जिनमें से सबसे पहली बात यह है कि माननीय रेलमंत्री जी ने सरकारी परीक्षा के लिए जा रहे छात्रों के रियायत देने की जो बात कही है, उसके बारे में मैं कहना चाहूंगी कि रेलवे को छोड़कर कोई भी अन्य ऐसी सरकारी परीक्षा नहीं होती है जिसमें छात्र जाते हैं। इसलिए मेरी रिक्वेस्ट है कि जितनी भी ऐसी प्रतियोगिताएं होती हैं जिनमें छात्रों को अपने राज्य से बाहर जाकर परीक्षा देनी होती है, उन सभी छात्रों को रियायत मिलनी चाहिए। साथ ही जो छात्र-छात्राएं प्रतियोगी परीक्षाओं के लिए लम्बी दूरी तय करते हैं, उनके लिए आरक्षण की व्यवस्था न होने के कारण उन्हें दो-दो और तीन-तीन दिन तक खड़े होकर सफर करना पड़ता है। इस कारण उन्हें शारीरिक और मानसिक थकान होती है, जिसकी वजह से वे सही ढंग से परीक्षा नहीं दे पाते हैं। इसलिए मेरी मांग है कि उनके लिए प्राथमिकता के आधार पर आरक्षण की व्यवस्था होनी चाहिए।

मैं महिलाओं के बारे में भी कुछ कहना चाहूंगी। लम्बी दूरी की सभी ट्रेंस में महिलाओं के लिए अलग से जनरल बोगी होनी चाहिए। लालू जी ने विकलांगों के लिए, वरिठ नागरिकों के लिए जिस तरह की रियायतें दी हैं, मेरी मांग है कि महिलाओं के लिए, जो अकेले सफर करती हैं, अलग से ट्रेन में जनरल बोगी होनी चाहिए।

बड़े जंक्शंस और स्टेशंस के बारे में भी मैं कुछ कहना चाहूंगी। मैंने इसी सदन में प्रश्न काल में भी एक प्रश्न किया था कि महिलाओं के लिए जंक्शंस और स्टेशंस पर अलग से प्रतीक्षालय होने चाहिए। बड़े-बड़े स्टेशंस पर सिर्फ एक ही प्लेटफार्म पर शौचालय होता है, जिसके कारण नागरिकों को दिक्कतों का सामना करना पड़ता है। यह बहुत न्यूनतम आवश्यकता है, लेकिन इससे बहुत से यात्रियों को परेशानी होती है। इसलिए हर प्लेटफार्म पर एक या दो शौचालय होने चाहिए।

महिलाओं के लिए अलग से टिकट आरक्षण होना चाहिए। स्टेशंस पर जो स्टाल और दुकानें खोली जाती हैं, उनमें महिलाओं के लिए अलग से आरक्षण की व्यवस्था होनी चाहिए, ताकि उन्हें भी रोजगार मिल सके।

मैं कुछ शब्द सफाई के बारे में भी कहना चाहूंगी। लोकल ट्रेन हो या लम्बी दूरी की ट्रेन हो, उनमें जनरल बोगियों में शौचालयों की हालत काफी खराब होती है। यह अक्सर देखने में आया है कि वहां कोई स्टाफ नहीं होता है, जो उनकी देखरेख और सफाई कर सके। इसलिए इस पर ध्यान देना चाहिए। ज्यादातर गरीब तबका जनरल बोगियों में ही यात्रा करता है इसलिए इसकी ओर विशेा ध्यान दिया जाना

चाहिए। पटना से जब हम लोग बाहर जाते हैं तो देखते हैं कि एक या दो ही स्टाफ के लोग होते हैं और कई बार तो वे भी नहीं होते। इसलिए शौचालयों की सफाई पर ध्यान दिया जाए।

रेलवे में खेलों के बहुत ही टेलेंटेड खिलाड़ी हैं, जिसमें कुश्ती, कबड्डी, फुटबॉल, क्रिकेट, हाकी, वॉलीबॉल इत्यादि आते हैं। मैं मांग करना चाहती हूं कि ग्रामीण स्तर के खेलों जैसे-कुश्ती, कबड्डी, वॉलीबॉल इत्यादि के विकास के लिए रेल बजट में अधिक राशि का प्रा वधान किया जाए, ताकि इन खेलों के खिलाड़ी भी देश का नाम रौशन कर सकें।

कुलियों के परिवार वालों को रेलवे अस्पतालों में इलाज की व्यवस्था होनी चाहिए। स्टेशंस पर कुलियों के लिए भी अलग से ि वश्रामालय की सुविधा होनी चाहिए।

मैं रेल मंत्री जी को विशेा रूप से धन्यवाद देती हूं कि इनके कार्यकाल में रेलवे की सुरक्षा पर ज्यादा ध्यान दिया गया है, लेकिन अभी इस पर और अधिक ध्यान देने की जरूरत है। इसके साथ ही इसके लिए बजट को और बढ़ाया जाना चाहिए।

रेल मंत्री लालू जी ने बिहार में मधेपुरा, छपरा सहित कई जगहों पर बड़ी-बड़ी फैक्ट्रीज के निर्माण की घोाणा की है। मधेपुरा में स्लीपर कोच फैक्टरी के निर्माण के लिए राशि कम है और काम देरी से हो रहा है इसलिए इस पर अधिक राशि दी जाए और निर्माण कार्य शीघ्र पूरा कराया जाए। मधेपुरा में विद्युत रेल इंजन कारखाना की स्थापना करने की बात कही है, यह एक ऐतिहासिक धरोहर है। वहां के लोगों की तरफ से, कुशी के लोगों की तरफ से मैं इसके लिए आपको धन्यवाद देना चाहती हूं।

कुछ ट्रेंस चलाने और नई रेल लाइनें बिछाने की घोाणा जो पिछले रेल बजट में मंत्री जी ने कही थी, मैं कहना चाहती हूं कि उनके लिए अभी तक राशि नहीं मिली है। कुर्सैला से रूपौली, भवानीपुर से बिहारीगंज तक और बिहारीगंज से सिंहेश्वर स्थान होते हुए वीरपुर तक नई रेल लाइन बिछाने की योजना है, जिसकी शुरूआत नहीं हुई है। कृपया मधेपुरा से वीरपुर और कुर्सैला से बिहारीगंज होते हुए सिमरी बख्तियारपुर तक इस बजट में उसे शामिल करते हुए कार्य शुरू किया जाए।

कटिहार से मनिहारी होते हुए तेजनारायणपुर तक बड़ी रेल लाइन की जो घोाणा विभिन्न मंत्रियों द्वारा की गई, परंतु इस कार्य को शुरू नहीं किया गया है। यह कार्य जनहित में बहुत ही आवश्यक है अतः इसे इस बजट में लेकर राशि आबंटित की जाए।

मंत्री जी ने सहरसा से कोपरिया, धमहारा पुल होते, महेशखूट होते हुए, सड़क निर्माण के लिए रेलवे की जमीन हस्तांतरण करने की घोाणा की थी, जो कि नहीं हो पाई है। इसे अविलम्ब हस्तांतरण कर सड़क निर्माण की व्यवस्था की जाए। सहरसा ओवरब्रिज की घोाणा भी की गई थी, लेकिन अभी तक इसके लिए राशि आबंटित नहीं की गई है।

सकरी से लौकहा दोहरीकरण निर्माण कार्य को भी शामिल किया गया था और इस बजट में भी है, लेकिन उसका कार्य प्रगति पर नहीं है। अंतर्राट्रीय सीमा के नजदीक होने के कारण सामरिक दृटिकोण से यह कार्य आवश्यक है। इस परिस्थिति में लगता है कि यह कार्य 2009 तक पूरा नहीं हो पाएगा। इसलिए इसे भी शीघ्रता से पूरा करने की तरफ ध्यान दिया जाए।

इतना ही कहकर मैं इस रेल बजट का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करती हूं।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now, Shri Francis George. Please be very brief and conclude within five minutes.

SHRI K. FRANCIS GEORGE (IDUKKI): Thank you for the opportunity, even though you have restricted it to five minutes.

The Railway Minister has presented a Budget which has been hailed by all sections as a very promising one. Probably, for the first time in the country we have come out with a Budget surplus.

In fact, I have some doubts about this because the *Economic Survey*, at page 199 indicates that large investments will be needed for future augmentation of capacity, for acquiring new rolling stock, gauge conversion, renovating railway tracks, computerization of signal systems, etc. A very conservative estimate shows that we would need about Rs.2 crore in the coming years with a long gestation lag. Whatever it may be, I do not want to go into all those details. Due to paucity of time, I will go to the points connected with Kerala. As my colleagues who spoke earlier from Kerala had pointed out, we are a little bit disappointed about this Budget.

In the case of Kerala, it has always been neglected as far as railway development is concerned. During earlier times – I do not want to name any one – when we used to ask for some railway projects, the Railway Ministry used to say that we do not have any big industries and so, why should we need a full-fledged railway network in Kerala? That has been going on for a long time.

But with Lalu Ji at the helm and with our neighbour Velu Ji in charge and looking after the southern side, we expected a better deal. But unfortunately, we have to say that we are a little bit disappointed. Kerala had asked for nine new trains, a new zone, completion of 65 ROBs which are very vital as far as a small State like Kerala is concerned, to clear our traffic bottlenecks, a new freight corridor, EMU trains between Trivandrum and Quilon, electrification of Shornur-Mangalore line, an EMU car shed at Quilon and development of Trivandrum, Ernakulam, Calicut and Palaghat Stations. But what we got was only a Garibh Rath, that too only from Trivandrum to Mumbai and not even up to Delhi.

In the case of a zone, we have been demanding this for quite some time because funds are allotted for zones and not for States. The reply was that the zones are not allowed or approved on the basis of linguistic considerations. We agree with that. But of late, certain decisions have come out where we wonder whether the Railways stick to those principles throughout the country. Are those norms and rules are only for Kerala? We are a little bit doubtful about that.

Certain announcements have been made; survey of Dindugul-Kumaly is a good step; for the first time, if this is done fast, the higher ranges of Kerala like Idukki district where all the cash crops and spices are grown, will be connected with the railway network. That stretch is entirely in Tamil Nadu; it does not touch Kerala at all. Kumaly is the only place connected with Kerala; otherwise, it will stop five kms. short, at the border of Kerala. I appreciate and I am grateful to the hon. Minister for that.

There is an old line, Angamali-Azhudha, for which a part-detailed estimate has been sanctioned by the Railway Board. It has been hanging fire for a long time, but nothing much seems to have been done even in the Budget. There is a very low provision; land has to be acquired; this particular line, will be going through the mid-land of Kerala. Otherwise, Kerala traditionally has been serviced only in the coastal belt. Now, with that, mid-land of Kerala and the higher ranges of Kerala will be connected, if this work is taken up in an urgent manner.

There is another work – Madurai-Kottayam which will connect really the high ranges of Kerala. The survey is over, but there is no mention of it in the Railway Budget. We also demanded a new survey, just a survey, from Nedumbacherry Airport to Kodaikanal, connecting all the tourist spots in Kerala and Tamil Nadu.[MSOffice79]

I would request the hon. Minister to just order a survey. We had also demanded a train on the model of Palace on Wheels which has been introduced in Rajasthan going through all the Southern States of Kerala, Tamil Nadu, Andhra Pradesh and Karnataka covering all the major tourism spots of the Southern States. There is no mention of that in the Railway Budget.

Sir, doubling and electrification are the two very vital things as far as Kerala is concerned. Even doubling of Ernakulum-Kottayam-Kayamkulam and Ernakulum-Alleppy-Kayamkulam will not be completed in the near future. As regards electrification, it is almost complete but still Shoranur-Mangalore and Trivandrum-Kanyakumari sector which is very vital, has been omitted. This stretch is also to be completed. The development of Kuchuveli Terminal is important because Trivandrum Terminal is congested. That is why, we have formed a new terminal at Kuchuveli. It has to be developed and requirement of the next 25 to 50 years has to be looked into. We had asked for a provision of more than Rs.20 to 22 crore but the allotment provision is only Rs.1 crore. So nothing much is going to happen in the near future. So, this is the way Kerala is being treated.

Regarding bifurcation, as has been mentioned here, I would request my friends from Tamil Nadu not to get agitated. We have nothing against Tamil Nadu. The Palakkad Division was originally having 1132 route kilometres. Now after the bifurcation, what do we see? The new Salem Division has got 843 route kilometres and Palakkad Division has been reduced to 509 route kilometres. What I am suggesting is that we are not against forming a new division at Salem. None of us is against it. I would request the hon. Minister that while replying to the Budget discussion he would make a formal announcement that this will be looked into again. The hon. Minister has agreed to us that he will call a meeting of the Chief Ministers of Tamil Nadu and Kerala to discuss this matter and to come to an amicable settlement. Natural justice demands that the mother division retains the majority of the route kilometres and the new division naturally has to be smaller than the mother division.

So along with that a west coast zone should formed including Trivandrum, the new division of Salem, Konkan, Madurai, Palakkad which all are surrounding divisions.

So, I would earnestly request the hon. Minister to consider all these points. I hope he would also consider Kerala in the light of all the contributions that Kerala has done for this country. So, I hope that the hon. Minister will consider all this and take a favourable decision as far as this very vexing and controversial decision of bifurcation of Palakkad Division is concerned.

SHRI SARBANANDA SONOWAL (DIBRUGARH): Sir, in the Railway Budget, as usual, it is again very much visible that the North-East is a forgotten chapter because whatever promises have been made in the Budget, North-East is not covered up. In the sector of electrification, particularly Guwahati-Amritsar is mentioned. It is promised that this would be completed by the end of the 11th Plan. This is the first Railway Budget for the 11th Five Year Plan but this targeted to be completed by the end of 11th Plan. That means we have many miles to go. As regards the introduction of new trains, out of 32 trains not even a single train has been given for the people of North East.[R80]

Even in respect of coverage of the entire stretch of the North-Eastern region by trains, the Railway Budget has failed to fulfill the aspirations of the people of the area. This is a very sorry state of affairs on the part of the Indian Railways. Why are they trying to deprive the people of the North-Eastern region? We have seen how our neighbouring country China is developing their railway network all across its borders from North China to South China, bordering Mizoram and are even extending their railway network up to Pakistan *via* Tibet. The Government of India, particularly, the Ministry of Railways is not willing to develop the North-Eastern region with modern railway infrastructural facilities. This is not the way to promote the cause of a particular region, particularly in respect of providing railway connectivity to the region. That is why I would like to make a sincere appeal to the hon. Minister, through you, that the North-Eastern region should have a separate zone in the name of North-Eastern Railway Zone. This has been a demand of the people of Assam.

21.21 hrs. (Shri Varkala Radhakrishnan *in the Chair*)

Sir, as you would know that keeping in view the need for providing special treatment to the North-Eastern region, a separate Ministry to oversee the affairs of the region has been created. On the same lines the region should now have a separate railway zone, not in the name of NR Railways but as North-Eastern Railway Zone so that this particular zone is able to accommodate the aspirations of the people under its jurisdiction. Moreover, there is lack of goods train in the region which could help accommodate the interests of the passengers as well as of the businessmen belonging to both the private as well as public sector. Therefore, I would like to request the hon. Minister to consider running more goods trains in the region. In respect of better connectivity with rail, I would like to submit that all the capital headquarters of the North-Eastern States should be connected by railway network. That should have been the target of this Railway Budget.

Sir, the entire North-Eastern region suffers from the problem of unemployment. We have got about 20 lakhs educated unemployed youth in our region. That is why it has been the demand of the people of Assam and also of the other States in the North-Eastern region that posts in Group C and Group D should be reserved for the people of this region. Also, in order to avoid frequency of accidents, the Railway authorities need to construct more and more flyovers in this region.

Sir, as you would know Dibrugarh was the second place from where the Indian Railways started its journey some more than 150 years ago. But today places like Dibrugarh and Tinsukia are deprived of modern railway facilities. My submission is that the hon. Railway Minister should accept this as a Railway Heritage Zone. Historical importance of this place should be protected. One of the oldest railway workshop is located there. That workshop should be upgraded and modernized. Tinsukia is one of the leading trading centres. More and more goods trains should pass through this place and also carry passengers from all important centres of the country to this place.

Sir, there was a demand from the people of Assam and the North-Eastern region that we should have a coach and wagon making factory either in Assam or in any other part of the North-Eastern region. A survey for this purpose was conducted. The Railway Ministry proposed to have this factory at New Bongaigaon. I would like to request the hon. Minister that New Bongaigaon should be one of the centres where the Ministry could set up this wagon and coach making factory.

The hon. Railway Minister, in the Railway Budget has congratulated the hon. Prime Minister for declaring the construction of the Bogibeel bridge on river Brahmaputra, Rangiya-Mukongselek gauge conversion and Azra-Byrnihat and Dimapur-Kohima new line projects as national projects. [R81]

But I am sorry to say that in the General Budget only Bogibeel Bridge was mentioned. Moreover, it was promised by the Finance Minister that it will be taken up as a national project. He has not said that it has been approved. These three projects have been avoided. It is very surprising for all of us. The people of Assam celebrated when we got to learn from the Railway Minister that these four projects have been declared as national projects. But, in the General Budget, these projects were totally missing. This sort of a game is being played with the future of the people of Assam and the North-East. This is my basic question to the hon. Minister. This kind of dirty politics should not be played with the people. This technique should not be undertaken because Assam and the North-East are an integral part of this country.

We have demanded for extension of the jurisdiction of Rangiya Railway Division of NF Railways from Dangtol Station to Srirampur Station (Assam) and from Fakiragram Junction to Dhubri Station (Assam). The hon. Minister is here. I think he will reply to all these demands. I would request that my points should be considered sympathetically.

श्री निहाल चन्द (श्रीगंगानगर) : महोदय, रेल बजट 2007-2008 की सामान्य चर्चा के समय आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं। रेल बजट में रेल मंत्री जी ने मालभाड़ा और अन्य किराया नहीं बढ़ाया। परन्तु आपने देश भर में 117 रेल सुपरफास्ट में 10 रुपये प्रति व्यक्ति की दर से किराये में बढ़ोतरी की है। इस तरह से बजट में किराये की बढ़ोतरी न करके मध्यकालीन बढ़ोतरी कर दी है। रेल के नवीनीकरण में नये आयाम नहीं दिए तथा नई सर्विस लगाने को महत्व नहीं दिया, यह बिल्कुल गलत है। मेरे से पूर्व अन्य सदस्यों ने रेल बजट की चर्चा में भाग लिया है, मैं वे सारी बातें नहीं दोहराना चाहूंगा। परंतु यह जरूर कहना चाहूंगा कि रेल बजट में राजस्थान प्रदेश को कुछ नहीं मिला है। यह बात बिल्कुल सत्य है। आपने 32 नई रेलें चलाने की घोाणा कीं। जिसमें राजस्थान को मात्र एक रेल मिली है। रेल बजट में यात्रियों के लिए कोई ठोस योजना या सुविधाएं नहीं दीं। वर्तमान में भारतीय रेल को अत्याधुनिक बनाने की जरूरत है। इसे सुरक्षा की दृटि से नई तकनीकी से लैस किया जाना चाहिए। सुरक्षा के नाम पर 17 हजार करोड़ रुपये के सिक्योरिटी फंड को छः साल की मियाद में खर्च करना था, जो खर्च नहीं हुआ। उसमें एक साल की और मोहलत दे दी।

महोदय, 1951 के रेल बजट में जो योजना थी कि धौलपुर से सर मथुरा तक गेज बदलने व उस लाइन को करौली होते हुए श्रीगंगानगर तक पहुंचाने का सपना आज भी अधूरा है।

श्रीगंगानगर से स्वरूपसर जो मीटर गेज लाइन थी, वर्ा 2003 में इसका शिलान्यास हुआ। 112 किलोमीटर लंबी लाइन के लिए 1 अरब 15 करोड़ रुपए जारी होने के बाद भी यह कार्य आज भी अधूरा पड़ा हुआ है। इस लाइन पर मात्र इस साल सात करोड़ रुपये खर्च हुए हैं। मेरा आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से आग्रह है कि यह लाइन समय पर पूरी हो, इसलिए इसमें पूरा पैसा जारी करें। सीमावर्ती क्षेत्र की यह एक मात्र लाइन अधूरी पड़ी है। इसे पूरा करना अति आवश्यक है।

किसान एक्सप्रैस जो भटिन्डा-दिल्ली के बीच में चलती है, उसे वाया हनुमानगढ़ से सूरतगढ़ तक बढ़ाया जाए। इसका प्राइमरी रख-रखाव सूरतगढ़ में हो सकता है।

श्रीगंगानगर से जयपुर के लिए एक नई इंटरसिटी रेल वाया लोहारू चलाई जाए। रेवाड़ी-सादुलपुर सवारी गाड़ी को हनुमानगढ़ तक चलाया जाए। गंगा-जमुना एक्सप्रैस बीकानेर से सूरतगढ़-हनुमानगढ़ होते हुए भटिन्डा तक चलाई जाए। हनुमानगढ़ बीकानेर मंडल का

महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है। यहां पहले लोको शैड था। इसके टूटने से काफी कर्मचारी अधिशेा हुए हैं और उनका स्थानांतरण दूसरे स्टेशनों पर हुआ है।

---

*The speech was laid on the Table.

यहां उनके निवास खाली पड़े हैं। कृपया यहां पर लोको शैड स्थापित किया जाए। 1998 में श्री वाजपेयी जी ने हनुमानगढ़ में श्रीगंगानगर से सरदार शहर वाया हनुमानगढ़ रावतसर तक नये रेल सर्वे की घोाणा की थी। इसका सर्वे हो चुका है। कृपया यह लाइन जल्दी स्वीकृत हो और इसका कार्य पूरा किया जाए। हनुमानगढ़ जंक्शन रेलवे स्टेशन की छोटी लाइन बेकार व जीर्ण अवस्था में हैं, इस वार्शिंग लाइन का बड़ी लाइन के लिए पुनः निर्माण कराया जाना चाहिए और बड़ी लाइन की सवारी एक्सप्रेस गाड़िया हनुमानगढ़ तक चलाई जाएं। श्री गंगानगर, हरिद्वार, श्रीगंगानगर, नई दिल्ली, भटिंडा-नई दिल्ली इन तीनों गाड़ियों के रेक चेंज होते हैं, इसलिए एक गाड़ी भी यदि लेट हो जाए तो सारी गाड़ियां लेट हो जाती हैं। श्रीगंगानगर के आसपास की मंडियां पाकिस्तान की सीमा से लगती हैं, गाड़ी लेट हो जाने से यात्रियों को भारी मुश्किलों का सामना करना पड़ता है। जब से श्री गंगानगर इंटरसिटी को सुपर फास्ट किया है, तब से यह गाड़ी लेट चल रही है। इसे समय से चलाया जाए तथा इसमें एक और ए.सी. चेयरकार का डिब्बा लगाया जाए। शिवगंगा एक्सप्रैस गाड़ी जो वाराणसी से नई दिल्ली आती है, उसे श्रीगंगानगर तक बढ़ाया जाए।

उद्यान आभा एक्सप्रैस श्रीगंगानगर नई दिल्ली जो एक ट्रेन श्रीगंगानगर से चलती है, ये हमेशा लेट होती रहती है। इसे सही समय पर चलाया जाए। जनवरी माह में एक महीने के लिए इस ट्रेन को बंद कर दिया जाता है। यह वहां के नागरिकों के साथ एक बहुत बड़ा अन्याय है। कृपया इसे बंद न किया जाए।

लालकिला एक्सप्रैस श्रीगंगानगर हावड़ा नई दिल्ली तक चलाने की सभी कार्यवाही पूरी हो चुकी है। इसे तुरंत प्रभाव से चलाया जाए।

श्रीगंगानगर रेलवे स्टेशन को 2003 में आधुनिक रेलवे स्टेशन घोाति किया गया था, परंतु आज तक वह कार्य पूरा नहीं हुआ है। यहां पर चाय की स्टॉलें काफी समय से बंद पड़ी हैं। यात्रियों को खाने-पीने की सुविधा नहीं मिल पा रही है तथा रेल प्रशासन को भी हानि हो रही है। अतः इसे तुरंत चालू कराया जाए।

इसी के साथ मैं आपको धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री सुभाा महरिया (सीकर) : माननीय अध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री जी के द्वारा जो रेलवे बजट-2007-2008 रखा गया है उस पर मेरा निम्न बिंदुओं पर समाधान हेतु प्रस्तुतिकरण है:-

शेखावटी एक्सप्रेस जोकि शेखावटी क्षेत्र के लोगों का भारतर्वा की राजधानी दिल्ली से संपर्क स्थापित करती थी, क्योंकि सीकर, नवलगढ़, झुन्झुनू एवं चिड़ावा क्षेत्र के लोगों का दिल्ली आवागमन था, जिसको रेवाड़ी व दिल्ली के बीच मीटर गेज नहीं होने के कारण रेवाड़ी तक ही उपलब्ध कराई जा रही है।

शेखावटी एक्सप्रेस जोकि प्रातः 01.30 बजे रेवाड़ी पहुंच जाती है एवं इसके बाद दिल्ली के लिए 4.00 बजे से पहले कोई भी ट्रेन उपलब्ध नहीं हो पाने के कारणवश यात्रियों को 2.30 घंटे का लम्बा इंतजार करना पड़ता है।

अगर रेवाड़ी व दिल्ली के मध्य उपयुक्त समयसारिणी के मद्देनजर कोई नई ट्रेन चलाई जाये, जिससे यात्रियों को लम्बे इंतजार से बचाया जा सके एवं जब तक नई ट्रेन न चल सके, शेखावटी के यात्रियों को इस क्षेत्र से गमन करने वाली गाड़ियों में आरक्षित सीटें उपलब्ध करवाई जाएं।

माननीय रेल मंत्री द्वारा शेखावटी क्षेत्र को ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना में ब्राडगेज का उपहार दिया है एवं रेवाड़ी फुलेरा बड़ी लाइन इसी वर्ा तैयार करने का विश्वास दिलाया है, किंतु शेखावटी क्षेत्र की जनता के भले के लिए 3 साल लम्बे इंतजार के बाद रेल मंत्रालय द्वारा कोई उपयुक्त कदम उठाया गया है।

ब्रिटिश काल के दैरान मीटरगेज ट्रेक बिछाया गया था एवं बाद में सवाई माधोपुर से लुहारू रेल लाइन जयपुर स्टेट रेलवे के द्वारा टुकड़ों में बिछाई गई थी। इसके फतेहपुर से चुरू ट्रेक एवं डाबला से खेतड़ी तक माल ट्रेक बिछाया गया था। परन्तु भारतर्वा के स्वतंत्र होने के पश्चात अभी तक उपरोक्त कार्य के अलावा रेल विभाग द्वारा कोई भी ट्रेक नहीं बिछाया गया है, जोकि खेदजनक है।

आज ब्रॉडगेज का युग चल रहा है एवं व्यवसायी और धार्मिक स्थल होने के कारण यात्रियों का ब्रॉडगेज से ही आवागमन होता है।

भारतर्वा में सर्वाधिक सैनिकों वाला शेखावटी क्षेत्र अब भी ब्रॉडगेज की प्रतीक्षा में है।

जैसा कि रेवाड़ी में ब्रॉडगेज है, अगर रेवाड़ी से लुहारू, झुंझुनू, सीकर, रींगस होते हुए जयपुर तक 350 कि.मी. ब्राडगेज बनाया जाता है तो इस क्षेत्र की 40 लाख जनता का भाग्योदय हो जाएगा।

---

*The speech was laid on the Table.

जैसा कि माननीय रेल मंत्री जी ने कहा है कि 11वीं पंचवर्षीय योजना के अंत तक अधिकांश मीटर लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित किया जाएगा एवं ऐसी योजनाओं की लागत का 50 प्रतिशत खर्चा राज्य सरकारें वहन करेंगी, किंतु रेल विभाग जोकि केन्द्र के अंदर आता है, एवं पूरे भारतर्वा में रेल के उत्थान हेतु जो भी कार्य किए गये हैं, उनका पूरा खर्चा रेल विभाग ही करता आया है, अतः मीटर लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित करने की योजनाओं का खर्चा भी शत-प्रतिशत रेल विभाग को ही करना चाहिए।

जैसा कि माननीय रेल मंत्री द्वारा कहा गया है कि जयपुर-सीकर-चुरू-झुंझुनू की मीटर लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित करने का कार्य 11वीं पंचवर्षीय योजना के अंत तक किया जाएगा। किंतु राजस्थान के अधिकांश लोग विशेा रूप से पश्चिम बंगाल, तमिलनाडू, आंध्र प्रदेश आदि अन्य राज्यों में अथवा व्यापार कर रहे हैं। इसी प्रकार इस क्षेत्र के बहुत सारे लोग अधिकांश खाड़ी देशों में काम कर रहे हैं। इस क्षेत्र से जाने वाले मार्गों का यातायात एवं व्यापार के लिए इस वर्ग द्वारा अधिक उपयोग किया जाता है एवं इस क्षेत्र में काफी संख्या में धार्मिक स्थल होने की वजह से भारी संख्या में श्रद्धालु लोग वर्ा पर्यन्त आते रहते हैं। इसलिए यह क्षेत्र तथा रेलवे दोनों को इस कार्य से तुरंत लाभ पहुंचेगा। अतः मीटर लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित करने का जो कार्य 11वीं पंचवर्षीय योजना के अंत में करने हेतु रखा गया है, उसको 11वीं पंचवर्षीय योजना के प्रथम वर्ा में प्राथमिकता दी जानी चाहिए। यह रूट तभी पूरा हो पाएगा जब जयपुर-सीकर-चुरू-हनुमानगढ़-गंगानगर एवं जयपुर-सीकर-झुंझुनू-रेवाड़ी से दिल्ली तक ब्राडगेज का कार्य पूर्ण करवाया जाए।

सीकर शेखावटी का एक महत्वपूर्ण स्टेशन है जिसकी आय संपूर्ण जयपुर डिवीजन में जयपुर एवं अलवर को छोड़कर सबसे अधिक है। यह आय लगभग 80,00,000 रुपये मासिक है तथा एर व्यापारिक केन्द्र होने एवं धार्मिक स्थली व पर्यटक केन्द्र होने के कारण सीकर को मॉडल स्टेशन बनाना अति-आवश्यक है।

इस क्षेत्र के पिलानी, लक्ष्मणगढ़ आदि नगरों में महत्वपूर्ण शैक्षिक संस्थान हैं। विद्यार्थियों, अद्यापकों, अनुसंधानकर्ताओं की बड़ी तादाद इन स्थानों की यात्रा करती है। शैक्षिक क्षेत्र के आगे के विकास में रेलवे सहायक हो सकती है एवं जहां तक खनिजों का संबंध है, माइका, जिप्सम, चूना और नमक आदि जैसी खानें इस क्षेत्र में पायी जाती हैं। सीमेंट, खाद्य नमक आदि जैसे कारखानों में इनकी जरूरत होती है। अतः इन मार्गों पर गेज बदलने से इन सामानों के परिवहन का कार्य सहज और कारगर हो सकेगा जो इन कारखानों और विशेाकर रेलवे अर्थव्यवस्था के लिए फायदेमंद होगा।

MR. CHAIRMAN: Prof. Rasa Singh Rawat, please confine yourself to only five minutes. We have to conclude by 12 midnight. I do not think you will ask me to sit beyond 12 midnight.

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर) : मान्यवर सभापति महोदय, मैं लालू जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करने में अपने आपको असमर्थ महसूस कर रहा हूं, क्योंकि इस रेल बजट में राजस्थान के प्रति घोर उपेक्षा बरती गई है। यहां बार-बार कहा जा रहा है कि बीस हजार करोड़ रुपये का फायदा हुआ है। लेकिन मुझे कहते हुए संकोच हो रहा है कि इन्हें चार हजार करोड़ रुपये डिविडैन्ड के बकाये का भुगतान करना है। वह भी इसे शामिल कर लिया गया है और डेप्रिशिएशन, जो गलता खाता है, उसमें भी इन्हें चार हजार करोड़ रुपया देना है। इस तरह से आठ हजार करोड़ रुपये निकल गये और 12 हजार करोड़ रुपये रह गये। फिर भी कहा जा रहा है कि फायदा हुआ, फायदा हुआ। मैं सरकार से कहना चाहता हूं कि आंखें आसमान की तरफ हों, परंतु पांव धरती पर होने चाहिए। इन्होंने लोक-लुभावन बजट तो प्रस्तुत कर दिया। यह लालू जी का चौथा बजट है। परंतु मैं यदि यहकहूं कि माननीय रेल राज्य मंत्री जी गाय को दुह तो बहुत लिया, अब उसके चारे की व्यवस्था होनी चाहिए। रेलवे दुधारू गाय की तरह है, परंतु इसे पूरा दुह लिया गया है। लेकिन उसकी सेहत और उसकी तरक्की के लिए जो तैयारी करनी चाहिए, बजट में उन तैयारियों का कहीं कोई उल्लेख नहीं किया गया है। क्योंकि जो इंफ्रास्ट्रक्चर डवलप होना चाहिए, उसकी तरफ इस रेल बजट में तनिक मात्र भी ध्यान नहीं दिया गया है। यदि मैं यह कहूं कि नई बोतल में पुरानी शराब भर दी गई है, तो इसमें तनिक मात्र भी अतिश्योक्ति नहीं होगी।

सभापति महोदय, यह कहा गया कि किराया नहीं बढ़ाया गया है, लेकिन ऑफ सीजन, फुल सीजन और तत्काल सेवा इनमें कितने पैसे की लूट हो रही है, यह आप अंदाजा लगा सकते हैं। इसके बाद कुछ पैसेन्जर ट्रेनों को फास्ट ट्रेन के रूप में बदला गया है और चुपचाप उनका किराया बढ़ाया गया है, जिसके बारे मे पता ही नहीं लगा, वही स्थिति इस बजट के अंदर भी होने वाली है। इस बजट में इंफ्रास्ट्रक्चर के डवलपमैन्ट को नजरअंदाज कर दिया गया है। न कोई लॉंग टर्म प्लान हैं और न ही मौजूदा प्रोग्रामों को ईमानदारी से लागू करने की गारंटी इसमें दी गई है। इन चीजों का इसमें तनिक मात्र भी ध्यान नहीं रखा गया है।

सभापति महोदय, जैसा मैंने कहा कि राजस्थान को घोर निराशा का सामना करना पड़ रहा है। क्षेत्रफल की दृटि से यह देश का सबसे बड़ा तथा सीमावर्ती राज्य है। पिछली बार के बजट में छः ट्रेनें दी गई थीं, इस बार केवल तीन ट्रेनें दी गई हैं और इनमें भी दो आमान परिवर्तन के बाद चलेंगी। इसका मतलब नहीं के बराबर राजस्थान को दिया गया है। पिछले बजट में राजस्थान को 11 ट्रेनों का विस्तार दिया गया था और इस बार केवल चार ट्रेनों का विस्तार दिया गया है। राजस्थान में गेज परिवर्तन जो पुराना चल रहा है, वही पूरा हो जाए तो गनीमत है। नया गेज परिवर्तन, नई रेल लाइन, विद्युतीकरण या दोहरीकरण का कोई काम नहीं दिया गया है। आप गुजरात के रहने वाले हैं, दिल्ली-अहमदाबाद मेन लाइन है। यह दिल्ली गुजरात और राजस्थान की लाइफ लाइन है, उसके विद्युतीकरण या दोहरीकरण की कम से कम एक योजना सम्मिलित करा लेते तो मैं समझता कि राजस्थान, गुजरात और सबका कल्याण होता। इसलिए रेलों की विस्तार की दृटि से, प्रायोजनों के आबंटन की दृटि से समानता का उच्च भाव प्रदर्शित करना चाहिए।

परंतु मुझे कहना पड़ता है कि राजनीति की काली छाया बजट पर मंडरा रही है। उत्तर प्रदेश और बिहार के लिए काफी गाड़ियां दे दीं परंतु राजस्थान के लिए गाड़ियां नहीं दी। राजस्थान का आज तक कोई रेल मंत्री नहीं बना। इसके परिणामस्वरूप राजस्थान की प्रारम्भ से ही उपेक्षा होती रही है। लालू जी के शब्दों में आंकड़ों की बाजीगरी का कोई मुकाबला नहीं किया जा सकता। लोगों को भ्रमित सा कर दिया गया है परंतु वास्तव में देखा जाए तो खोदा पहाड़ निकली चुहिया, इस बजट को देखने से ऐसा लगता है।

उत्तर पश्चिमी रेलवे को इस बार सर्वाधिक लाभ हुआ है परंतु उस लाभ का राजस्थान में जो उपयोग होना चाहिए था, वह नहीं हुआ है। रेल परियोजनाओं की घोाणा कर दी गई है परंतु अभी बहुत कम काम हुआ है। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल राज्य मंत्री जी से

जानना चाहूंगा कि इस साल की कितनी अपूर्ण योजनाएं हैं? अजमेर-पुकर को ही ले लीजिए। 6 साल हो गये हैं, 15-16 कि.मी. का टुकड़ा है और नयी रेल लाइन अभी तक नहीं बनी है। ऐसी कई रेलवे लाइनें हैं जिनकी घोाणाएं तो हो गईं हैं या पहले का अधूरा छोड़ा काम तो हो गया लेकिन बाकी का सारा काम पेंडिंग पड़ा है। इसलिए लम्बित योजनाओं को जल्दी से पूरा किया जाए। रेलवे अपनी लीक से हटकर काम करने को तैयार नहीं है। इसी के फलस्वरूप काम पेंडिंग होता चला जा रहा है। इसके साथ-साथ आवश्यक सुधार जो रेलों में होना चाहिए, उन सुधारों की भी कमी दिखाई दे रही है।

हम चीन से कई दफा अपने देश की तुलना कर लेते हैं, लेकिन चीन की उत्पादकता हमसे कहीं बढ़कर है। वहां का स्टाफ हमसे कम है लेकिन हमारे यहां 26 प्रतिशत सरप्लस स्टाफ है। इस स्टॉफ की क्षमता का पूरा उपयोग होना चाहिए ताकि हमारे रेलवे में चीन के मुकाबले उत्पादकता की दृटि से, लाभ की दृटि से और भी सुविधाएं मिल सकें। रेलें राद्र की वे नसें हैं जिनमें राट्रीय एकता का रक्त बहता है। रेल कराती है मेल लेकिन सुरक्षा, संरक्षा और समय की पाबंदी की दृटि से हो गई है फेल। अब मंत्री जी खुद ही जानते होंगे कि दिल्ली-अहमदाबाद जब से हरिद्वार के लिए शुरु हुई है, वह कभी आधा घंटा लेट, कभी पौन घंटा लेट हो जाती है। शताब्दी जैसी ट्रेन यहां दिल्ली साढ़े दस बजे पहुंचनी चाहिए लेकिन सवा ग्यारह बजे तक उनका पता ही नहीं लगता है। हर गाड़ी कभी न कभी लेट हो जाती है। हम जब स्टेशन में जाते हैं तो लिखा रहता है कि असुविधा के लिए खेद है, गाड़ी पौन घंटा लेट है लेकिन सवा दो घंटे लेट आती है। इसलिए गाड़ियों की सुरक्षा, उनके समय की पाबंदी और पंक्चुएलिटी को मेनटेन किया जाना चाहिए, जिसका अभाव दिखाई पड़ रहा है।

सफाई के मामले में आप स्वयं ही जानते हैं कि सफाई का र्वा तो मान लिया गया। पहले यात्री र्वा मनाया गया लेकिन यात्रियों की क्या हालत हुई? अब सफाई र्वा माना है लेकिन सफाई की स्थिति क्या है? इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि जैसा कहें, वैसा करके दिखाएं। ...(व्यवधान)आपने घंटी बजा दी है। महोदय, मैं सीनियर सिटीजन हूं। रेलवे भी सीनियर सिटीजन्स को रियायत देती है। इसलिए हमें भी आपकी तरफ से रियायत मिलनी चाहिए। अजमेर-पुकर रेलवे लाइन का निर्माण कार्य शीघ्र पूरा किया जाए और उसे मेड़ता तक बढ़ाया जाए ताकि पश्चिमी राजस्थान से मिल सके। इसी प्रकार से मारवाड़ जंक्शन से लेकर मावली जंक्शन तक का जो मीटर गेज का टुकड़ा है, उसे भी ब्रॉडगेज के अंदर शीघ्र बदला जाए। यह अजमेर-चित्तौड़ का मामला बहुत धीरे चल रहा है। थोड़ा निर्णायक समय में पूरा हो जाए, ऐसी बात होनी चाहिए। पिछली जो गाड़ियां घोाित हुई थीं, रांची-अजमेर-गरीबनवाज, वे अभी तक नहीं चली हैं। पुरानी गाड़ी तो कम से कम चलवा दें। रांची-अजमेर वाली कम से कम चलवा दें। बाकी किशनगंज वाली चल गई है। जयपुर-आगरा फोर्ट-ग्वालियर इसको अजमेर तक बढ़ाया जाए। शाहजहां के समय में आगरा और अजमेर इन दोनों का मेल था लेकिन रेल ने इनको दूर कर दिया है। वापस यह बड़ी लाइन बन गई है, इसलिए मेरा निवेदन है कि जयपुर-आगरा फोर्ट-ग्वालियर, इंटरसिटी को अजमेर तक बढ़ाया जाए। आगरा फोर्ट-बांदीकुइं-जयपुर-अजमेर-मार वाड़ जंक्शन होकर अहमदाबाद तक एक गाड़ी चलाई जाए। यह मीटर गेज के समय में पहले बड़ी लोकप्रिय थी। मंत्री जी इस बात को जानते होंगे। अमृतसर-जयपुर गाड़ी को अजमेर तक बढ़ाया जाए। आश्रम एक्सप्रैस (सुपर फास्ट एक्सप्रैस) का ब्यावर और किशनगंढ स्टेशनों पर एक-एक मिनट का ठहराव दिया जाए। इसके साथ ही जो नयी गाडियां घोाित हुई हैं, आमान परिवर्तन हो जाए तो रतलाम और अजमेर के बीच में तथा मुम्बई-उदयपुर और अजमेर के बीच में ये गाड़ियां चलाई जाए। उदयपुर-हिम्मतनगर-अहमदाबाद, दक्षिणी राजस्थान और शेखावटी क्षेत्र अभी तक रेल की सेवाओं से अछूता है। इस तरफ भी ध्यान दिया जाना चाहिए। हमारा भी उसी से लिंक हè* [r82]

क्योंकि हमारा उससे लिंक है, इसलिये मैं बोल रहा हूं। राजस्थान में केरल के कई लोग रहते हैं लेकिन अजमेर से एरणाकुलम, तिरुअंनतपुरम और चेन्नई तक गाड़ी नहीं होने से लोगों को प्राब्लम होती है। इसलिये इन स्थानों को अजमेर से जोड़ा जाये। अजमेर से गु वाहाटी, तिरुपति तक सीधी रेलगाड़ी चलनी चाहिये क्योंकि अजमेर में दरगाहशरीफ और पुकर हैं जहां हिन्दू-मुसलमान दर्शन के लिये आते हैं।

सभापति जी, मैं आपका संरक्षण चाहता हूं और प्रार्थना करना चाहूंगा कि अजमेर धार्मिक नगरी तथा रेलवे सिटी के नाम से जाना जाता है, उसकी महत्ता को स्वीकार किया जाये। जैसे बी . बी .एंड सी.आर में उसका स्थान था, उसी प्रकार पश्चिमी रेलवे और पश्चिमोत्तर रेलवे में अजमेर का स्थान रखा जाये। यह राजस्थान के बीचोंबीच स्थित धर्मस्थली है, उसे बरकरार रखा जाये।

आपने मुझे बोलने के लिये समय दिया, उसके लिये धन्यवाद।

SHRI G.M. SIDDESWARA (DAVANGERE): I would like to bring to your kind notice regarding the present Railway Budget.

Sir, I have been elected for the first time as Member of Parliament from the Davangere Constituency in Karnataka. For the railway development works, I approached so many times the Hon'ble Railway Minister. But I did not get any positive response from the Minister.

Sir, my Constituency is famous for education and industries. For over all development of my Constituency, the Railway facilities are essential. Hence, I request the Hon 'ble Minister to include in the present Budget the below mentioned works:-

(i) Construction of Road Under Bridge (RUB) or Road Over Bridge (ROB) near Ashoka Theatre in Davangere or erect the double gate;

(ii) Upgradation of Harihar, Chickjajjur, Holalkere and Ramgiri Railway Stations;

(iii) Providing stoppage of Ranichennamma Express, Kurla Express and Ajmer Express at Chickjajjur Railway Station;

(iv) There is a demand for introduction of another one Intercity train at 5.30 AM (Davangere) between Hubli-Bangalore. But every Tuesday and Saturday at 4.35 AM, Vasco- Yashavanthpur train is there, instead of introduce a new Intercity train, necessary steps be taken to regular the Vasco- Yashavanthpur train and look in to reaches Davangere at 5.30 AM instead of 4.35 AM.

(v) To retain the existing Railway gate near Gyarehalli Village, Holalkere Taluk, Chitradurga District.

(vi) Extension of Passenger Train No.280 from Birur to Chikkajajur. The present route of the train No.280 is that it starts from Shimoga at 5.45 PM and reaches Birur at 7.45 PM.

---

*The speech was laid on the Table.

(vii) Opening of level crossing gate No.305/9-10, Near Kodaganur Railway Station, Davangere District.

(viii) Delay in taking up the works relating to Davangere Parliamentary Constituency, those sanctioned under 2005-06 Railway Budget, which are;-

1. Davanger-Harihara Road Over Bridge in lieu of level crossing No.207
2. Davanger-Harihara Road Over Bridge in lieu of level crossing No.208
3. Davangere-Tolhunse Road Under Bridge in lieu of level crossing No.197

(ix) Provide cross drainage near Chikkandawadi Railway Station, Holalkere Taluk, that was previously closed during Broadguage Conversion.

(x) Lessen the height of the basement of Road Under Bridge (in Poona Bangalore Road) near Bandebommenahalli Village, Holalkere Taluk, Chitradurga District.

(xi) Provide stop to Hubli-Bangalore Passenger Train at Huchhavvanahalli Village, near Mayakonda Railway Station, Davangere District.

(xii) Proposed pipeline of Ubrani-Amruthapur Lift Irrigation Scheme of drinking water supply to Tarikere in Chikkamagalur District and Channagiri Taluk in Davangere District, crossing at Railway line at 42/1-2 near Bhadravathi- Shivani road.

(xiii) The allocation for conduct of survey work for ChitradurgaJagalur-Kottur new rail line has already been made in the Railway Budget 2005-06. But I am sorry to say that the survey work has not yet been started and I request the Railway Minister to take immediate action to conduct survey on this new line.

(xiv) I am glad that the Railway Minister has allocated amount for onducting survey for construction of new railway lien form Tumkur to Davangere via Chitradurga. I request the Hon'ble Railway Minister to issue necessary instructions for completion of the survey work within a year.

(xv) The Railway Minister has allocated funds for completion of the Kottur-Harihar new railway line. There is a general demand of the people that this new railway line should be extended upto Shimoga. I request the Railway Minister to consider the proposal and extend the Kottur-Harihar new line upto Shimoga.

I request the Railway Minister to look into the matter and do the needful for the benefit of the people of Davangere Constituency in Kamataka.

SHRI ANWAR HUSSAIN (DHUBRI): Mr. Chairman, Sir thank you very much for giving me the opportunity to participate in the debate.

I rise to support the Railway Budget presented by the hon. Minister of Railways, Shri Lalu Prasadji. The hon. Minister deserves congratulations for providing so many good things. But I hail from the North-Eastern Region. I cannot be happy with this Budget. However, it is indeed pleasant to hear Shri Lalu Prasadji while he says in his Budget Speech:

"I express my gratitude to the hon. Prime Minister for declaring the construction of Bogibeel bridge on river Brahmaputra, Rangia-Morkongselek gauge conversion and Azra-Barnihat and Dimapur-Kohima New-line projects as National Projects".

But, unfortunately, the hon. Minister of Finance in his Budget Speech told that Bogibeel bridge would be taken up in the 11th Five Year Plan. So, virtually what the hon. Minister, Shri Lalu Prasadji, assured is nothing. We do not have any confidence. It is a region always neglected by the Ministry of Railways. By this a clear message goes to the North-Eastern Region that the hon. Minister of Railways who could have taken up the project from his own Budget did not care to do so and the hon. Finance Minister's mention does not indicate that he is interested at all for the development of the North-Eastern Region only because these projects are from the North-Eastern States. But the people of North-Eastern Region must be grateful to the hon. Prime Minister because he is the person who came forward to declare these national projects.

Sir NF Railway zone consists of eight North-Eastern States – some part of West Bengal and some part of Bihar. As you all know, North-Eastern States have a privilege to have ten per cent of the total Budget allocation of Indian Railways or other developmental projects. When this ten per cent comes, the Ministry of Railways very cleverly tells us that you are getting ten per cent, but actually they bluff us. The major portion of this money goes to West Bengal and Bihar whereas this ten per cent is fixed for the North-Eastern States.

My hon. friend mentioned here about the creation of a new zone. We are getting 10 per cent additional fund of the North-Eastern States. So, I support my friends. I would propose that a new Zone should be created named the North-Eastern Railway Zone.

In the new Budget, no proposal for electrification is mentioned for the North-Eastern States. 32 new trains are proposed to be introduced but none of the train is introduced in the North-Eastern States. 23 trains are for extension but no extension is given to the North-Eastern States. No gauge conversion is there in the proposal though there are 17 proposals. No proposal for any survey is there. This is the way how the Railway Ministry is treating the people of the North-Eastern States.

My constituency is Dhubri. From 2001, about 55 kilometres of railway line is for gauge conversion. Not even 10 per cent work has been completed in these six years. For completion of the 55 kilometres, how many decades will be taken? That is my question. So, in a place, in a district which has about 20 lakh people, not even a single inch of effective railway line is there. It is a shame on the part of the Railway Ministry.

The New Moinaguri-Jogighopa line is there but work is very slow. I would raise a question. In his reply to the Railway Budget, I would like to have a clearcut answer from the hon. Railway Minister. The Government has given 10 per cent for development of the North-Eastern States in respect of railway works. With this 10 per cent money that has been given to the North-Eastern States, you have taken up the projects.

The Government always takes up very good projects. This year also Lalu Prasad ji has taken up very good projects. I would like to give an example about the functioning of this Ministry. During the Tenth Five Year Plan, there was a target for new lines of 1310 kms. But during the five years, this Ministry could

construct only 945 kms. They could not construct 365 kms which means a lapse of 28 per cent. There are other examples also.

As regards the EMUs, there was a target of 1965 numbers. They could complete only 869 numbers. They could not complete the 1096 numbers. That means, they could not do 55 per cent of it. So, there is inefficiency and incompetency on the part of the implementing machinery. The hon. Railway Minister must look into it.

In the Annual Plan, Rs.1510 crore was allocated in the Budget of 2006-07.[R83]

For new lines, the budget allocation was revised to Rs. 2,534 crore at Revised Estimates stage. The physical target projected at 550 kms. at Budget Estimate stage has been reduced to 275 kms. at the Revised Estimates stage. It means they have taken up only 50 per cent of the work, but ultimately they could complete only 180 kms. during this year.

MR. CHAIRMAN : Please conclude.

SHRI ANWAR HUSSAIN : Sir, I am concluding.

I would like to say a few words regarding gauge conversion. The allocation for gauge conversion works has been increased from Rs. 1,300 crore to Rs. 1,901 crore at the Revised Estimates stage and the target for gauge conversion has been increased from 1,100 kms. to 1,225 kms. It is observed that the actual achievements of gauge conversion by the end of December was only 548 kms.

MR. CHAIRMAN : You please conclude now and lay the written part of your speech on the Table of the House. I am going to call the next speaker.

SHRI ANWAR HUSSAIN : Sir, it is not written. I will take only one minute more.

MR. CHAIRMAN : If you do not conclude now, I will call the next speaker and whatever you speak after that will not go on record.

SHRI ANWAR HUSSAIN : Sir, introduction of 57 new trains and extension of 37 trains were announced during the year 2006-07 besides increasing the frequency of 12 trains. It is observed from the Budget documents that by 31st January, 2007, Railways could introduce 47 new trains and 29 trains were extended, thus leaving a backlog of 10 new trains and 8 cases of extension of trains.

With these few words, I support the Railway Budget.

SHRI G. KARUNAKARA REDDY (BELLARY): I am unhappy that the Railway Budget presented by the Hon'ble Railway Minister neglected the Karnataka State, especially in Hyderabad-Karnataka region in Karnataka State. More importantly, my Parliamentary Constituency, Bellary stands neglected with no facilities provided in this year's Budget also. Even though the Railways are getting nearly Rs.1 ,500 crores income every year from Bellary, the Minister overlooked the needs of this area. Bellary District has a glorious past and presently developing in the spheres like major Steel Plants, Power Generating Units, Oxygen Plants, Sponge Iron and Allied Manufacturing Units, etc. and also as my Bellary District is having a World Heritage Centre HAMPI. Thousands of foreign tourists and tourists across our country visit this place. As a result, thousands of people belonging to these areas and abroad are in need of enormous and extensive Railway transport facilities. During the last three years, I am repeatedly requesting the Minister to provide the following most important demands. But nothing has been done so far. It is like "Blowing of horn to a Deaf Person".

First and foremost thing to be done, according to me and needs, a medical team (doctors, nurses along with emergency medicines) should be presenUposted in each and every long distance trains as the passengers are facing huge problems on emergency situations.

I urge the Minister that more facilities to be provided at Hubli which will be benefiting its status as Zonal Headquarters.

The doubling of line between Hospet and Papinayakanehali is not fully completed for train traffic. It is because of the negligence of Railways officials. I demand to take immediate action against such officials and I urge the Minister to issue necessary instructions to the authorities concerned to complete the work immediately to ease the traffic congestion.

---

*The speech was laid on the Table.

I would also like to draw the kind attention of the Railway Minister to the fact that there are no day-time trains between Guntakal and Hubli causing lot of hardships to the passenger-public and employees of the region. Prior to gauge conversion, there were several trains passing through Bellary during the day and I request through you Sir, to kindly re-introduce all the trains prevailing prior to gauge-conversion.

Sir, Kottur-Harihar line forms an important link between the two coasts, East and West. The line, on completion would enable movement of iron ore and other commercial goods to all the three Ports, Mangalore, Chennai and Vizag Ports and on the return journey, the goods train can carry fertilizers, coal, cement and other products. The Hon'ble Minister has allocated very meager amount for this project. The line which is economically viable, should be given more emphasis and I urge upon the Minister to allocate the full amount for the early completion of this project. The cost of this project has gone upto nearly RS.225 crores. The Government of Karnataka requested Hon'ble

Railway Minister to share the cost basis on 50:50, as previously it is 75% by the State Government and 25% by the Railways. I urge upon the Minister to consider 50:50 proposal and release the required amount fully and the project be completed at the earliest.

Bellary and Koppal belongs to Gulbarga revenue division and people of these districts have to visit Gulbarga very frequently. But as it is, there is no direct train facility to Gulbarga. Therefore, I strongly urge to introduce a direct train from Koppal through Bellary to Gulbarga via Guntakal.

It is the demand of our people that the Inter-city train between Bangalore-Hubli is connected in Chikkajajur from Bellary so that the benefit of the inter-city train is extended to the people of Bellary and Koppal.

Sir, the Train NO.311 Bellary-Miraj and 312 Miraj-Bellary may kindly be extended to Guntakal which will have a larger benefit for the people who seek a connection for various trains at Guntakal. This is also a long pending demand of this region.

Sir, it is brought to my notice from Season Ticket Travellers Association that timings of Amaravathi Express (Train No.7225/7226) running between Vijayawada and Hubli have been changed consequent to the introduction of Howrah-Vasco Super Fast Train (Train No.2847/2848). Earlier, Amaravathi Express used to depart from Bellary at 7.25 A.M. daily which suits many commuters who are more than 300 travelling Hospet from Bellary which is very convenient. But now, this is changed to 5.20 AM which is very inconvenient. Last train in the day towards Hubli is now at 6.10 A. M. i.e. Bangalore-Hubli Link Express (Train No.6591/6592). It also causes great hardship and inconvenience to daily travelers and general public.

I would suggest the following few options to mitigate the inconvenience of train travelers:-

(i) Arranging for departure of Hampi Express (Train No.6591/6592) from Bellary at 6.45 AM instead of 6.00 AM; by making up loose time;

(ii) Advancing of departure of Bangalore-Hospet Passenger (Train No.583/584) from Bellary to Hospet at 8.00 AM instead of 10.45 AM by making up loose time;

(iii) Extending Bangalore-Hospet Passenger (Train No. 583/584) upto Gadag and arranging for departure from Gadag at 3.00 P.M. daily;

(iv) Restoration of Guntakal-Gadag Passenger Train. This train was running between Guntakal and Gadag before gauge conversion. But even after the completion of gauge conversion, this train has not yet been restored till now; and

(v) Arrange to make stoppage of Train NO.2847/2848 at Koppal Railway Station being a District Headquarter.

I urge upon the Railway Minister to introduce a push-pull train between Guntakal and Kottur & Guntakal to Gadag as this will immensely help the common people, especially office goers and students, of these areas. Because of industrial development, every day, thousands of employees and the people connected with business of these industries are traveling from various places. To commute the employees from Bellary, Hospet and Koppal, these industries are running number of buses suiting to their shift timings. In view of this, I request the Minister to introduce the Push-Pull Shuttle train between Bellary and Koppal suiting to the working hours of the above industries. This will be of great help and assistance to the employees and public of this part of Karnataka.

I also request the Railway Minister to take up the work of modernization of Hospet and Sellary Railway Stations upto International Standards as these are the most important Railway Stations in the State and lot of international tourists are visiting these places.

Similarly, for the last 3 years, I appealed to the Minister for introduction of another direct train from Chennai to Mumbai and *vice versa* via Bellary and Hospet as this is the long-cherished dream of the people of this region. But no initiative has been taken so far in this regard. Bellary is flourishing as a business center and there is an urgent need to introduce these trains so that business people can benefit more.

Hospet in Bellary District is an important city with World Heritage Centre - Hampi, the international tourist destination nearby. Huge numbers of foreign tourists are visiting this international tourist spot, Hampi. Apart from thousands of tourists thronging the city, a large number of office-goers travel between these two cities daily. Therefore, there is an urgent need to ply a push-pull train between the two cities not only for the benefit of office-goers but also to those wanting to visit Hampi.

Hampi, being the international tourist spot, located in Bellary District, is also a World Heritage Centre. Lot of foreign tourists and Indian tourists are visiting this place. There is an urgent need to run a Palace On Wheels train in this important tourist spot.

The Hampi Express which is running between Hubli and Bangalore is having only one General Compartment and very less number of Sleeper Class Coaches. The common people those who are traveling in General Compartment and Sleeper Class are facing lot of difficulties due to shortage of coaches. I request the Railway Minister to include two more General Compartment, five more Sleeper Coaches and two more 3 Tier A.C. coaches in this train for the benefit of common people.

There is only one express train running between Hubli and Bangalore which passes through Bellary via Guntakal, Ananthpur and another passenger train from Hospet to Bangalore via Chellakere, Chitradurga, etc. Both the trains consume enormous time and distance. Since the present route is quite round about. In this connection, it is suggested that a new track may be constructed to connect Challekere and Tumkur so that the Hubli-Bangalore trains plying via Gadag-Ranibennur-Tumkur are made available since there is already train track between Bellary and Chellakere. If this track of 126 km. is set up, the total distance from Bellary to Bangalore will be reduced by 110 km. which is really considerable in view of the large number of travelers' right from Koppal.

National Highway No.13 of Sholapur - Mangalore Section crosses one railway line LC : 13 (13-14) near the Kanavi Veerabhadra Temple at Km. 298. Due to heavy mining activities, number of goods trains carries iron ore involving closure of railway gate very frequently as more than 30 times. Because of this frequent closure, thousands of vehicles are getting struck and hours together traffic jams occurring which is giving greater trouble to the people. There is an urgent need to construct a Road Under Bridge at this place for the free and smooth flow of vehicular traffic. This is the long pending issue of the people of these areas and needs to be taken immediately.

Bellary City is thickly populated place having a population of nearly 5 lakhs. One railway line (LC: 110) is crossing at the National Highway NO.63 between Ankola-Gooty Section. Due to heavy mining activities, number of goods trains carries iron ore to different parts of country causes frequent closure of the railway gates not less than 30 to 40 times. Due to this, vehicular traffic is frequently jammed. Most of the time, school buses are also caught jammed and students are also greatly suffered as 90% of the schools are located at this area. This requires immediate Road Over Bridge. I request the Railway Minister to take up this project immediately.

Sir, the last but not the least, the Union Government and the Railway Ministry are neglecting the demands of the people of Bellary District of Karnataka which is not good and genuine. The people of Bellary District and other nearby places are very much annoying against this kind of attitude of the Union Government. We have no other way but to make Rail Rokos and severe agitations. To keep away this type of annoyance of the people of these areas, once again request the Union Government and the Railway Minister in particular to see that the genuine demands of the people of these areas are met and favourable action may be taken at the earliest.

SHRIMATI P. SATHEEDEVI (BADAGARA): The Railway budget presented by the Railway Minister is having some positive aspects and to that extend it is appreciated. There is no intention to increase the passenger charges and freightage and the special benefits enjoyed by the weaker sections of the society are still continued. It is really appreciated.

The state of Kerala contributes much to the revenue of Indian Railway. But the Railway budget provides a very meager amount for the development of Railway in the state of Kerala. The Railway ministry has again bye passed the longstanding and reasonable demands of the state and no steps were taken for the enhancement and progress of Railway in Kerala.

Out of the newly introduced Gareeb radh one train is allotted to the state of Kerala. But the demand for a new train to Delhi from Trivandrum is not yet implemented. It is really a positive steps to increase the frequency of Maveli Express, Yeswanthpur Kannur Express and Kochuveli Bangalore Express. Considering the fact there is no other train from Kannur to Bangalore the Yeswanthpur Kannur Express should be made a daily train. The need for a passenger train from Mangalore to Cali cut and vise versa are the only solution to provide facility to the daily commuters though this route especially in the morning and evening hours.

The Link Express which was the train depended by the passengers in between Mangalore Trichinapalli was stopped recently at the time of extension of Egmore-Mangalore Express. This has created an alarming situation, as the extended train is not capable to include the passengers traveling by Link Express. Hence the Link Express should be reinstated.

The only solution to the development of Kerala is the introduction of the West Coast zone. The genuine demand of the people of Kerala may be materialized.

---

*The speech was laid on the Table.

It is highly appreciated that survey to new Railway lines to Thalassery-Mysore and Nanjankode-Mysore is introduced. This survey should be completed immediately and the work can start immediately.

Sir, over a million people of Kerala are now living at Delhi and in the surrounding areas like Faridabad, Ghasiabad, Noida etc. During the summer vacations and the festival seasons special trains should be introduced from Delhi to Kerala. The existing trains are quite insufficient to accommodate the heavy rush of the commuters to Kerala.One train from Delhi to Trivandrum via Konkan is to be introduced. Considering the increase in the number of passengers the frequency of Rajadhani Express should be increased to at least 4 days per week.

The budget allocation for the electrification and that of the construction of over bridges are also very meager. There is no mention about the electrification of Shoruur to Mangalore. It should be included. The construction of Railway over bridge Nandi is still pending. It seems that the construction wing wants to prolong the projects as it in beneficial to them. Sufficient pressure from the government is necessary to speed up the work.

The passenger amenities and safety can be provided, only by proper actions. Implementation of 8 hours duty to the crew of the Mail, Express and Super fast and passenger trains should be assured. The catering service should be made service motivated instead of the profit sharing attitude.

The people of Kerala is really disappointed due to he bifurcation of Palaghat division while forming the new railway division at Salem. It has really adversely effected the functioning of Palaghat division. Hence the entire Keraliets are looking forward for same favourable actions from the railway ministry to strengthen the Railways of Kerala by providing a new zone in the west coast.

I hereby conclude my speech hoping for your favourable reply and decision in the longer interest of the people of Kerala.

श्री तूफानी सरोज (सैदपुर) : सभापति महोदय, मैं माननीय मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का स्वागत करता हूं और आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र की कुछ महत्वपूर्ण समस्याओं की तरफ आकृट करना चाहता हूं। मेरे संसदीय क्षेत्र में

औंड़िहार से जौनपुर मीटर गेज़ से ब्रोडगेज़ में परिवर्तित करने की बहुत अर्से से समस्या उठाई जा रही थी, जिसे रेल मंत्री जी ने तीन वर्ा पहले स्वीकृत किया था। जैसा मेरे संज्ञान में आया है कि पैसे की भी व्यवस्था कर दी गई है, लेकिन संबंधित अधिकारियों की लापरवाही की वजह से उस कार्य में, मीटर गेज़ से ब्रौड गेज़ में परिवर्तित करने की जो योजना रेल मंत्रालय ने स्वीकृत की है, उसमें बड़ी शिथिलता बरती जा रही है। मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि जो औड़िहार से जौनपुर मीटरगेज़ से ब्रोड गेज़ रेल बन रही है, उसके कार्य में शीघ्रता लाने की कृपा करें।

महोदय, मैं आसन के माध्यम से पांचवीं बार सदन में मंत्री जी का ध्यान इस समस्या की तरफ आकृट करने जा रहा हूं। वाराणसी और जौनपुर के बीच त्रिलोचन महादेव, उत्तर रेलवे पर स्टेशन के पास 40 वर्ा से अनमैन्ड समपार क्रासिंग बनी हुई है, जिस पर हमेशा दुर्घटनाएं होती रहती हैं। मैंने कई बार इस तरफ मंत्री जी का ध्यान आकृट किया कि वह अनमैन्ड क्रासिंग मैन्ड क्रासिंग बनना अति आवश्यक है, क्योंकि यह रास्ता ठीक नहीं है। 40 वर्ा पुरानी यह क्रासिंग है, लेकिन अभी तक उस पर कोई ध्यान नहीं दिया गया। इलाहाबाद से वाराणसी के मध्य जंघई रेलवे स्टेशन एक जंक्शन है, लेकिन वहां पर कोई भी मेल ट्रेन का ठहराव नहीं है। यहां से इंटर सिटी, पंजाब मेल, नीलांचल एक्सप्रेस, रत्नागिरी, गंगा कावेरी आदि ट्रेनों का आवागमन होता है। उस क्षेत्र के लोगों को उपरोक्त ट्रेनों को पकड़ने के लिए 70 किलोमीटर की दूरी तय करके वाराणसी, इलाहाबाद और जौनपुर जाना पड़ता है। मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि कई मेल ट्रेनें उस स्टेशन से होकर गुजरती हैं, इसलिए वहां पर इन ट्रेनों में से आप जिस ट्रेन की भी सुविधा समझें, उसे रुकवाने का आदेश करें। जंघई स्टेशन एक जंक्शन है, लेकिन वहां प्लेटफार्म नहीं है। वहां एक तरफ प्लेटफार्म हैं, दूसरी तरफ प्लेटफार्म नदारद है, इसलिए आम जनता को ट्रेन पर चढ़ने और उतरने में कठिनाई का सामना करना पड़ता है। उक्त स्टेशन पर प्रतीक्षालय नहीं है। जंक्शन होने के नाते तमाम दूर-दूर के यात्री वहां पर आते हैं और उनको बैठने के लिए वर्ा में बहुत ही दिक्कत होती है। मैं मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि उक्त रेलवे स्टेशन पर प्रतीक्षालय की भी व्यवस्था करें। जौनपुर अंतर्गत सतहरिया औद्योगिक विकास प्राधिकरण है, जो बहुत बड़ा विकास प्राधिकरण है और उसके पास में मुगराबादशाहपुर रेलवे स्टेशन है। [rep84]

महोदय, वहां से व्यापारियों को हमेशा दिल्ली आना-[r85]जाना पड़ता है। उक्त औद्योगिक क्षेत्र के पास मुगराबादशाहपुर रेलवे स्टेशन है जहां से नीलाचल एक्सप्रैस गुजरती है, लेकिन उसिका वहां ठहराव नहीं है। इसके कारण वहां के व्यापारियों और आम जनता को बहुत परेशानी होती है। यदि वहां नीलाचल एक्सप्रैस का ठहराव कर दिया जाए, तो वहां लगा उद्योग और बढ़ सकता है और वहां के व्यापारियों तथा आम जनता को आने-जाने की सुविधा हो सकती है।

DR. C. KRISHNAN (POLLACHI): Sir, thank you very much for the opportunity given to me. I am speaking on behalf of Marumalarchi Dravida Munnetra Kazhagam headed by Thiru Vaiko, beloved leader of the Tamils.

Sir, I am here only to thank our hon. Ministers, Thiru Laluji and Thiru Veluji for allotting a sum of Rs.30 crore for my project for borad gauge conversion from Dindigul, Palani to Pollachi, Pollachi to Podanur (Coimbatore) and Pollachi to Palghat (Kerala). I am once again thanking the hon. Ministers and laying my speech on the Table of the House.

*Respected Speaker I am speaking on behalf of Marumalarchi Dravida Munnetra Kzhagam headed by Thiru. Vaiko beloved Leader of the Tamils.

First of all let me extend my sincere and humble thanks for the Hon'ble Ministers Thiru. Lalu ji, and Velu ji, for making allocation in the 26-2-2006 Budget Rs 30 Crorers for the year 2006 - 2007

for Broad gauge Conversion from Dindigul to Palani, Palani to Pollachi, Pollachi to Podanur (Coimbatore) and Pollachi to Palghat (Kerala) .

When this BG Conversion is taken the following narrow passages must be made broader to suit the present increase in population as well the increase of two wheeler and four wheeler Vehicles. This widening and one ROB at Udumalipettai towards Thali road is very important to full fill future generation of Population growth Vice - Versa. This is already in the Selected list of the State Government.

The schemes are as follows:

1. Broad gauge Conversion from Dindigul to Palani, Palani to Pollachi, Pollachi to Podanur (Coimbatore) and Pollachi to Palghat (Kerala) Rs. 30 Crores allotted.

---

*The speech was laid on the Table.

2. Pollachi - Kottur to Valparai level Crossing, widening very essential please

3. Udumalaipettai - Thali level crossing Road over Bridge already in the list of the State Government Recommendation.

4. Udumalipettai - Ramasamy Nagar level crossing - under ground two wheeler passage near Rudrappanagar.

5. Kinathukadavu - Pollachi Mu/lupadi level crossing, Road over Bridge most wanted

My constituency POLLACHI is a place with plenty of Coconut trees. TOP SLIP the famous Wild Life Sanctuary, PALANI, the very famous pilgrimage center of South India, VALPARAI a hillside Tourist Center. The industries are related to the coconut and coir industries.

Four dams Alliyar dam, Thirumurthy dam, Amaravathi dam, solayar dam are further attractions for the Tourists.

Sir, the following trains are stoping at Madathukulam, Udumalipettai (T.k.), Coimbatore D1. From Date: 11-1-2003.

It may be kept in records that these trains and more number of trains should stop in the above Railway Station Madathukulam which in my native place, even after Broad gauge conversion is completed.

S.No.	Train No.	From	To	Arrival Time
1.	772	Dindugal 4.40	Podanur 8.40	6.20 a.m.
2.	776	Madurai 7.30	Podanur 1.20	10.45
3.	761	Palghat 11.45	Madurai 6.00	2.20
4.	768	Madura; 12.40	Palghat 6.30	4.00
5.	775	Podanur 3.10		
		Palghat 3.00	Madurai 9.00	6.00

SHRI ANANTA NAYAK (KEONJHAR): I express my gratefulness for giving me an opportunity to articulate my views about Rail-Budget 2007-08 in this August House. First of all let me congratulate the Hon'ble Union Minister, Railways for making a cash surplus budget of Rs. 20,000 crore and initiating efforts like covering wooden berths with cushions, increasing unreserved coaches, facilitating the travel of senior citizens and ladies in trains, extending sops to the underprivileged and students/job-seekers. However, this, to me, to some extent is an eyewash as most of the major provisions announced in the previous Budget were either not implemented at all or the execution was unbelievably sluggish.

The "Outcome and Performance Budget" presented by Hon'ble Minister paints a grim picture on the expenditure front as the railway department was able to spend only 66 per cent of total annual outlays of Rs. 25,646.92 crore. The expenditure on various items like new railway lines, gauge conversion, rolling stocks and track renewal was well below the revised expenditure figures. Further, in some areas the gap between the revised expenditure and actual expenses till December 2006 was quite huge. For example, the Railway Department could spend only Rs. 552 crores on investments in PSUs against a revised outlay of Rs. 2,028 crores. The gap in the expenditure and revised outlays is a matter of grave concern and shows lack of planning and strategy of the department to carry out the targeted activities.

I would like to thank Laluji for the initiation of reform measures and achievement of the best possible operating ratio at 78.7 per cent in 2007-08. However, he should not take all the credit for the same as all of us know that any reform measure has a gestation lag. I must take this opportunity to state that the measures taken for creation of a cleaner and healthier rail network in India in the last government's era is showing the right results today. Further, millions of people

*The speech was laid on the Table.

of this country, business firms and industrial houses should also have been given credit as it is due to their mammoth faith in the Indian Rail that the present government could lay a cash surplus budget.

I am not in agreement with the Hon'ble Railway Minister's affirmation on the present Rail Budget as ***'aam admi*** *Budget'*. He has announced that Railways is poised to make a profit of Rs 20,000 crore during 2007-08 against Rs 14,700 crore vis-a-vis the previous year. This figure is quite misleading and paints a contradictory picture when one goes through Railway Ministry's own key performance indicators given at page 3 and 4 of Outcome and Performance Budget of Railways for 2007-08, tabled in this House on 26th of February 2007. The actual net surplus is 44 per cent (Rs. 11,537.48 crore) is lower than the claimed amount of total profit of Rs. 20,000 crore. Further, the assertion of the Railways on recorded high surplus without putting any burden on the common man loses its ground as each of us felt the betrayal and deceitfulness of the government when the passenger fares, last year, were reduced on one front and more amount of money was extracted from the common man through invisible means like hiking return reservation charges and service taxes.

I strongly believe that there is a story behind the passenger tariff cuts. As we can see the Indian Railways have mismanaged passenger movement in the competitive environment created by low-cost airlines which target richer passengers. Thus, to me, the lower-than-projected higher class earnings in the current fiscal have led the Hon 'ble Minister to go for a fare cut. With more than 8 per cent GDP growth, competition is the rule and the fare cut is as expected. In this context, I will never give credit to the Minister for this fare-cut and I may never digest his claim that Rail Budget 2007-08 is a common man's budget.

The Hon'ble Minister has claimed that he had rationalised the fare and freight structure. However, a miniscule fare reduction may fail to have an impact upon the common passengers since the net amount of payment relief for lower-class travellers would be very minimal. Further, this would get offset by hike in reservation fees and Super Fast Charges last year. The net payment relief would be highest for AC 1st class travellers in different trains who are from the richer sections of the society. This completely shows that this budget is not meant for common man of the country.

Sir, if we analyse the trend of freight charges as budgeted during the last three financial years, we realise that freight increases for commodities have been substantial. Keeping in view the price rise and inflationary situation in the country, the nominal reduction announced by this year's Budget in respect of Petrol, Diesel and some minerals and ores movement by rail traffic may have a very limited impact on the economy. Overall, the freight increase during these years contradicts Hon'ble Minister's claims regarding the initiation of a competitive market by reducing tariff and reaching the benefits to the common masses. The transport cost in India is one of the highest in the world and needs to be brought down.

We are always comparing ourselves with China's economy. However, we forget the issue of efficiency in the two countries. The management of rail traffic, growth in the efficiency in the transportation, rationalisation of freight charge structure, adequate capacity generation in the effective management of assets and resources are the need of the hour. These are however, not taken into consideration while preparing the Budget.

I express my sincere thanks to the Minister for introducing a new train "Garib Rath" from Bhubaneswar to Ranchi. We all know that in spite of being rich in natural resources, the State of Orissa has been economically and socially backward. The transport infrastructure is very poor in the State as the State Government is running through adverse financial health. At this juncture, the

Centre should have considered this State as a special state and accordingly could have planned for the all round development of the State infrastructure by increasing rail network. In my view, more such *Garib Raths* for different destinations connecting the State's capital with mega cities could have been planned and executed by the Hon'ble Minister. Further, the Hon'ble Minister in his budget speech promised to introduce a new train from Bhubaneswar to Rameswaram but he had proposed to do the same only after gauge conversion. I may like to point out here that the Ministry of Railway's earlier sanctioned projects for broad gauge conversion and electrification have not yet been completed and the pace of completion is very slow. The changing economic and industrial scenario requires heavy investment from the Ministry for completion of the sanctioned projects, surveys, electrifications etc. I am quite disheartened that the Govermnent has allocated such a meagre budget of this kind.

Mr. Speaker Sir, Orissa is not only known for its substantial and plentiful natural resource reserves and biodiversities, but also popular for its tourism potential. Against the national average rail route length of 19 Kms/OOO Kms, Orissa has an average of only 15.03 Kms. In the past, several representations have been submitted for the enhancement of rail route length in Orissa for effective utilisation and exploitation of abundant mineral resources like coal, iron-ore, lime stone, bauxite, manganese, dolomites etc. While we are proud of possessing such a huge reserves of mineral resources, we are ashamed of the absence of appropriate infrastructure for the same. Since 2002-03, the State is marching ahead towards positive industrialisation with the help of leading global entrepreneurs like POSCO, ESSAR, TATA, TINDAL, BHUSAN, Arcelor-Mittal.

I must refer to a rail link between Badampahar-Keonjhar which was proposed by the Ministry of Railways in the year 2005-06 and allocation was made for survey works for the same. I got disheartened when I got to now about this Ministry's reallocation of a sum of Rs. 2.00 lakh for the same survey this year. This shows that the survey work which was proposed around one year back has not been completed yet. This has clearly dampened the spirits of the inhabitants of this area. I hope that the Ministry will complete all the formalities relating to survey and start laying rail tracks to connect Badampahar to Keonjhar as a result a link can be made between Paradip Port , Duburi (Kalinga Nagar industrial Area), Keonjhar (Tribal, Mines and Industrial area) and most commercial city Tata Nagar.

The link between Barbil and Jurudi has been completely washed away due to lack of proper maintenance several years before. Therefore a new survey should made from Jurudi to Banspani i.e 12 KMs, which can made a direct link with Bhubaneswar, Paradeep tata Nagar via rich mineral area Barbil. So I demand for survey works that might have been sanctioned to find out feasibility to operate rail from Banspani to Bimlagarh (80 KMs).

Keeping in view the lack of connectivity in the State of Orissa, the Railway Ministry could increase the rail network by operating inter-city expresses connecting Banspani- Keonjhar - Bhubaneswar - Koraput. Similarly, the State's proposal to introduce express train from Keonjhar to Howrah via Tata Nagar could have been examined and necessary action taken for the same. This could have helped a large number of tribal populations as their trade, commerce and business would have increased manifold and helped in alleviating poverty from this part of Orissa.

It is, therefore, felt that the industrialisation will lead to the increase in the freight and passenger traffic to and from Orissa. Keeping in view the increase in demand for flow of freight to and from Orissa, the budget could have allocated more funds than last year's. The present allocation of budget for the State of Orissa is quite inadequate and done in a hurry without putting much forethought into the future prosperity of the State's economy.

It is quite painful to state here that most of the country side people, due to lack of connectivity are still reeling under poverty and destitution in the resource rich State like Orissa. Sometimes while the freight trains are operated by the railways, the inhabitant of resource rich areas like J ajpur and Keonjhar are deprived of travelling by train as no passenger train is allowed to operate in these lines. I, therefore, demand that sufficient action should be initiated to operate passenger trains connecting my constituency, l.e, Keonjhar.

I am quite disappointed with the Hon'ble Minister's lack of sympathy towards the economically backward people of States like Orissa. I am also disturbed about the slow pace of action of the Indian Railways in meeting safety and security requirement both inside the platforms and on the trains. I hope that the so called self-proclaimed wonder man Laluji would take steps to speed up existing projects in the backward states like Orissa, minimise delays in the operation of railways, establish modernised safety and security systems, reduce wastes and remove of inefficiencies. Since the Budget has not taken long term growth factors into consideration and left the backward states in their original state, our Hon'ble Minister, Railways can not claim that the Budget is for *aam admi.*

श्रीमती किरण माहेश्वरी (उदयपुर) : सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करती हूं। रेल बजट को माननीय रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद जी ने सदन में 26 फरवरी, 2007 को पढ़ा था। उस रेल बजट पर हम आज यहां चर्चा कर रहे हैं। उस दिन जब रेल मंत्री जी, रेल बजट पढ़ रहे थे, तब बहुत तालियां बज रही थीं क्योंकि उन्होंने बहुत सारी घो-णाएं की थीं। आज जब डिसकशन चल रहा है, तो वे स्वयं यहां होते, तो अच्छी तरह समझ पाते कि हम क्या कहना चाहते हैं। केवल घोणाएं करना ही काफी नहीं होता है। मैं रेल मंत्री जी द्वारा पूर्व में की गई घोणाओं की ओर ध्यान आकर्ति करना चाहती हूं। जो आंकड़े उन्होंने बजट में दिखाए हैं, वे सही नहीं हैं और एक प्रकार से पूरे देश को झांसा दिया गया है। केवल आंकड़ों से हम अपने आपको सैटिस्फाई नहीं कर पाएंगे। हम केवल बहुत अच्छे आंकड़े देख लें और पढ़ लें कि रेलों ने बहुत ज्यादा मुनाफा कमाया और करोड़ों रुपए मुनाफा हुआ, यह

काफी नहीं है। जब तक वह धन इन्फ्रास्ट्रक्चर के लिए खर्च न हो, तब तक मुझे नहीं लगता कि कोई कारगर कदम उठाया गया है। रेलों की जो घोाणाएं हुई हैं और जिस तरह से वे की गई हैं, उन्हें देखकर नहीं लगता कि वे पूरी हुई होंगी। उन्होंने कहा है कि 32 नई रेलें जलाई गई हैं। पिछली बार कहा था कि 55 नई रेलगाड़ियां चलाई गई हैं, लेकिन वे कहां से कहां तक चलाई गई हैं, यह किसी को पता नहीं है। पिछली बार भी हमने कहा था कि बिहार के ऊपर ही माननीय रेल मंत्री जी का ज्यादा जोर रहा है। यह किसी प्रदेश का बजट नहीं है बल्कि पूरे देश का बजट है। जब हम इस पर चर्चा कर रहे हैं, तो हमें पूरे देश के हिसाब से देखना होगा। जो आंकड़े दिए गए हैं उन्हें जब मैं देखती हूं, तो इसके तहत वर्ा 2006-07 में परिवहन लागत 11537 करोड़ दिखाई गई है। इसी तरीके से वर्ा 2007-08 के अंदर इन्होंने अनुमानित लाभ 11509 करोड़ की माल परिवहन में वृद्धि दिखाई है, जो 1.12 प्रतिशत है और यात्री परिवहन में 5.76 प्रतिशत अनुमानित वृद्धि दर्शाई गई है। अर्थव्यवस्था में यदि 10 प्रतिशत वृद्धि हो रही हो तो निर्माण एवं उत्पादन क्षेत्र में यह वृद्धि लगभग 13 प्रतिशत मानी जा रही है। जब ऐसा है, तो अर्थव्यवस्था में वृद्धि से रेल परिवहन में वृद्धि कम से कम सवा गुनी होनी चाहिए, लेकिन उतनी वृद्धि नहीं दिखाई गई है। अर्थव्यवस्था में जो उछाल दिखाई दे रहा है, उसका कारण, हमारे हमारे पूर्व प्रधान मंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी के नेतृत्व में चलने वाली एन.डी.ए. सरकार के कार्यकलाप थे। उनके नेतृत्व में एनडीए की सरकार चल रही थी, उसकी सड़क, विमान, जलपतन और गृह निर्माण की क्रांतिकारी नीतियों का ही परिणाम आज हमें दिखाई दे रहा है। मैं खास तौर से इस बात को कहना चाहती हूं कि जो सपना दिखाया गया था कि वर्ा 2020 तक पूरे देश में यूनीगेज होगा, जब लालू जी ने अपना प्रथम बजट सदन में प्रस्तुत किया था, तब उन्होंने कहा था कि यह सरकार यूनीगेज के ऊपर विचार कर रही है और शीघ्र ही हम यूनीगेज का कार्य करेंगे, देश में मीटरगेज नहीं रहेगा। हमारा जोर इस पर होगा कि पूरे देश में एक ही गेज, यूनीगेज हो। लेकिन इस बारे में प्रगति को देखें तो वह ऊंट के मुंह में जीरे के समान है।

महोदय, इस बार के बजट में उन्होंने कहा है कि यदि कोई क्षेत्र द्वीप के रूप में है और वह छूट गया है तो हम उसे रेल से जोड़ेंगे। मैं सदन में उपस्थित मंत्री जी का ध्यान आकर्ति करते हुए कहना चाहती हूं कि मैं जिस क्षेत्र से आती हूं, उदयपुर जो राजस्थान का महत्वपूर्ण स्थान है, मेवाड़ महाराणा प्रताप की वीरभूमि है, मीरा की भूमि है, इतिहास के इतर उदयपुर का पर्यटन क्षेत्र में विश्व के मानचित्र में महत्वपूर्ण स्थान है। उदयपुर सड़क मार्ग से बहुत अच्छी तरह से जुड़ गया है। वहां गोल्डन क्वाड्रिलैट्रल मार्ग है, वहां से दो नेशनल हाईवेज़ गुजरते हैं। हवाई मार्ग की दृटि से भी देखा जाए तो उदयपुर इंटरनेशनल एयरपोर्ट के रूप में विकसित हो रहा है। करीब 200 करोड़ रूपये उदयपुर के विस्तार के लिए लगाए जा रहे हैं और इस पर काम चल रहा है। मैं इसके लिए एविएशन मिनिस्टर को धन्यवाद देना चाहती हूं।

महोदय, रेलवे सबसे सस्ता परिवहन है। रेल की दृटि से यह क्षेत्र उपेक्षित है। उदयपुर में लोग आना चाहते हैं। लेकिन वहां आने-जाने के लिए सबसे सस्ता और सुगम साधन रेल है, लेकिन वह इससे उपेक्षित रहा है। इसलिए रेल के लिए यहां और पैसा देना चाहिए। जब आप अपने भााण में यूनीगेज की बात करते हैं, लेकिन इतना महत्वपूर्ण स्थान इससे उपेक्षित रहा है। वहां जब से ट्रेन चली है, तब से मीटरगेज है। जब आप कहते हैं कि आप अल्टरनेट रूट की सुविधा देंगे तो उदयपुर-अहमदाबाद सबसे महत्वपूर्ण मार्ग होगा। दिल्ली से मुम्बई जाने के लिए उदयपुर-अहमदाबाद के रूप मे एक अल्टरनेट रूट हो सकता है। दिल्ली से उदयपुर जुड़ा हुआ है, अहमदाबाद से मुम्बई जुड़ा हुआ है और इससे भी आगे जुड़ा हुआ है। केवल उदयपुर से अहमदाबाद के टुकड़े को जोड़ने की आवश्यकता है। उदयपुर और मेवाड़ के लोगों ने पत्र और पोस्टकार्ड लालू जी को लिखे हैं। हम जब लगभग 2 लाख पोस्टकार्ड और हस्ताक्षर लेकर उनके पास गए तो उसका आदर करते हुए उन्होंने कहा कि इसको हमने ग्याहरवीं पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित कर दिया है। लालू जी अपनी रिप्लाई में इस बात को स्पट कर सकें कि उदयपुर-अहमदाबाद को जोड़ने की योजना को कितनी प्राथमिकता दी जाएगी और उसके लिए कितना बजट एलोकेट होगा[r86]?

22.00 hrs.

क्योंकि बजट के प्रावधान की मैंने सारी किताबें पढ़ीं, उनमें कहीं पर भी नहीं है कि हमने इतने करोड़ रुपये इस प्रथम वर्ा में रखने के लिए प्र ास्तावित किया, ऐसी कोई भी बात नहीं आई। इसलिए सबसे पहले तो मैं इसमें स्पट भााण सुनना चाहती हूं कि यह उदयपुर अहमदाबाद ब्राडगेज अगर आपको 11वीं पंचवर्षीय योजना के तहत ली है तो वह 11वीं पंचवर्षीय योजना में किस तरह से उसको प्राथमिकता कितना बजट देकर उसको प्राथमिकता दी है, यह पहली बात मैं आपसे कहना चाहूंगी। मैं यह बात इसलिए भी कहना चाहती हूं...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : You can lay the rest of your speech on the Table of the House.

श्रीमती किरण माहेश्वरी : मैं रखूंगी, लेकिन आज आप हम लोगों को तो थोड़ा ज्यादा वक्त दें। जैसे आपने सीनियर सिटीजंस की बात मानी, वैसे ही हम लोग भी महिलाएं हैं, हम लोगों को बोलने का बहुत कम अवसर मिलता है। रेलवे का सबसे इम्पोर्टेंट इश्यू है, इसलिए आप मुझे बोलने दीजिए। यह हम लोग जो यूनीगेज की बात कर रहे हैं, उसी के अन्दर मिस्त्री जी, मैं आपको भी कहना चाहूंगी कि 20 परसेंट अभी भी

आप पूरे देश भर का सर्वे करें तो 20 प्रतिशत अभी भी हमारी मीटरगेज ट्रेंस हैं, जहां पर मीटरगेज चल रही है और आय की दृटि से देखें तो रेल मंत्रालय के राजस्व का केवल एक प्रतिशत मिल रहा है, इसलिए इसे करना बहुत जरूरी है। अगर हम चाहते हैं कि यह मुनाफा और बढ़े और रेल मंत्रालय अच्छा चले तो यह अच्छा होगा कि हम इस ओर ध्यान दें और उदयपुर अहमदाबाद को जोड़ें।

इसके साथ-साथ आमान परिवर्तन के साथ-साथ एक बात मैं आपको याद दिलाना चाहती हूं कि पिछले बजट में लालू जी ने यहां घोाणा की थी और यह कहा था कि मावली मारवाड़ जंक्शन आमान परिवर्तन का सर्वे का काम शुरू होगा, यह पिछले बजट की बात है, लेकिन इस बजट के अन्दर पूरी साल निकल गया, लेकिन कोई सर्वे नहीं हुआ। इस बजट के अन्दर फिर हमने यह बात कही थी, लेकिन मुझे बहुत दुख के साथ कहना पड़ रहा हूं कि उन्होंने इस बात का कहीं उल्लेख नहीं किया। मैं इसलिए ध्यान दिलाना चाहती हूं कि आप बजट के अन्दर घोाणाएं करते हैं, उन घोाणाओं पर अमल करिये। जब आपने घोाणा की कि यहां मावली से मारवाड़ जंक्शन का सर्वे होगा तो यह सर्वे नहीं हुआ तो यह किसकी विफलता रही? इस बात का भी चिन्तन रहे और अब की बार जब अपना रिप्लाई यहां पर रखें तो निश्चित रूप से इस बात को कहना चाहिए कि यह मावली मारवाड़ जंक्शन, जो पिछली बार के बजट के अन्दर थी, उसको आप कब तक शुरू करेंगे, क्योंकि यह मार्ग केवल इसलिए नहीं कि यह ब्राडगेज हो, लेकिन यह इसलिए इम्पोर्टेंट है कि यहां पर हमारी सेना की छावनी जोधपुर में है, यह क्षेत्र उससे जुड़ेगा और चाहें तो आप इसमें डिफेंस से भी पैसा ले सकते हैं, क्योंकि पूर्व में भी ऐसी योजना बनी थी और वहां से भी इसको पैसा मिल सकता है, क्योंकि वहां पर मिलिट्री की छावनी बनी हुई है और उन छावनियों में जाने के लिए यह सबसे सुगम रास्ता होगा, जो बड़ी-सादड़ी, मावली, नाथद्वारा, कांकरोली, देवगढ़, भीम होते हुए ब्यावर को जोड़ेगा, यह क्षेत्र बहुत जरूरी होगा।

साथ-साथ कुछ ट्रेंस चलाने के बारे में मैं आपसे निवेदन करना चाहती हूं, उसमें आमान परिवर्तन के पश्चात या जो उदयपुर से कोटा जो जुड़ गये हैं, उसमें एक लोकल ट्रेन उदयपुर कोटा, उदयपुर रतलाम, क्योंकि नीमच रतलाम का भी काम चल रहा है और बहुत शीघ्र पूरा होने वाला है तो नीमच रतलाम हो जायेगा तो उदयपुर से रतलाम, उदयपुर से कोटा लोकल गाड़ियां भी चलनी चाहिए, ताकि पैसेंजर्स उसमें आ जा सकें। उदयपुर और अजमेर के बीच दो गाड़ियां पूर्व में चलती थीं, लेकिन अभी इस बजट के अन्दर केवल एक गाड़ी बताई है।

MR. CHAIRMAN: Please conclude now. Since today is the International Women's day, I gave you more time.

…(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: You can lay it on the Table of the House.

श्रीमती किरण माहेश्वरी : अभी मैं आपसे जो निवेदन करना चाह रही थी, मैं यह कह रही थी कि दो नई गाड़ियां पहले चलती थीं, अभी आपने केवल एक गाड़ी दी, लेकिन एक गाड़ी हम उदयपुर से जयपुर चाहते हैं, जो राजस्थान की राजधानी है, अगर जयपुर से उदयपुर के बीच शताब्दी एक्सप्रैस शुरू कर सकें तो यह बहुत अच्छा होगा, सुबह जाकर लोग शाम को वापस आ सकते हैं। पर्यटनस्थल के हिसाब से रेल वे को भी इससे बहुत प्रोफिट होगा, यह मेरा कहना है, क्योंकि हमारे जो प्लेंस चलते हैं, वे फ्लाइट्स भी फुल होती हैं। अगर रेल चलेगी तो उसको इससे बहुत मुनाफा होगा। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Now, Shri Ravichandran Sippiparai.

SHRIMATI KIRAN MAHESHWARI : Sir, please give me two more minutes. I will sum it up. … (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Since today is the International Women's day, I gave you more time. Please conclude now.

SHRIMATI KIRAN MAHESHWARI : Sir, since today is the International Women's day, please allow me to speak for two more minutes.

अन्त में मैं यह कहना चाहूंगी कि यह जो 50 प्रतिशत का जो अंशदान जो ये राज्य सरकारों से मांग रहे हैं, रेलवे आज अपने भा-ाणों में कहती है कि अगर 50 प्रतिशत का अंशदान राज्य सरकारें देंगी तो प्राथमिकता पर इश्यूज़ को लेगी। मेरा उनसे कहना है कि

राजस्थान, जिसको कि एक विशेा राज्य का दर्जा देना चाहिए था, जिस राज्य ने अकाल को फेस किया, बाढ़ को फेस किया और उसके बा वजूद यह सारी जो राजस्थान के ऊपर आपदा आई है, ऐसी स्थिति में राजस्थान से पैसा मांगना बहुत गलत होगा।[R87]

इसलिए मैं चाहती हूं कि माननीय सदस्य आप सब लोग भी मेरी बात का समर्थन करें। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Madam, you please address the Chair. It is too hard because it is in the late hour.

SHRIMATI KIRAN MAHESHWARI :Yeah.

MR. CHAIRMAN: And ladies like you should not speak so much during late hours.

SHRIMATI KIRAN MAHESHWARI : Sir, I am just summing up. देश के किसी राज्य से पचास प्रतिशत राशि मांगना उचित नहीं होगा। आज तक कभी किसी सरकार के समय में ऐसा नहीं हुआ कि वे पचास प्रतिशत पैसा राज्यों से लेंगी। इसलिए हम चाहते हैं कि राजस्थान जैसे प्रदेश के लिए, उससे पैसा मांगना ठीक नहीं होगा। यह रेलवे को करना चाहिए। रेलवे को बहुत मुनाफा राजस्थान से मिल रहा है। राजस्थान में हैरीटेज ट्रेन के रूप में रेलवे की तीन गाड़ियां चल रही हैं। हमारे यहां जो पैलेस ऑन व्हील्स चलती है, उससे काफी मुनाफा रेलवे को होता है। राजस्थान से आप पैसा मांगें, यह उचित नहीं होगा।

इस बात को कहते हुए मैं अपनी बात समाप्त करती हूं और सभापति जी ने जो समय दिया उसके लिए मैं आभार व्यक्त करती हूं कि आपने हमारी पूरी बात सुनी। रेल मंत्री जी यहां बैठे हुए हैं। आप लालू जी तक हमारी बात पहुंचाकर जवाब दिलायें।

SHRI RAVICHANDRAN SIPPIPARAI (SIVAKASI) : The Railway Budget for the year 2007-08 has got certain welcome features and hence I would like to appreciate and support the same on behalf of our party Marumalarchi Dravida Munnetra Kazhagam.

Railways have done a commendable job saving about a thousand crores of rupees by way of putting to use its technical expertise in converting the metre gauge line on the Pamban Bridge between Pamban and Rameswaram spending a mere Rs. 22 crores. Earlier, it was estimated that the gauge conversion on this bridge crossing the sea would be Rs. 1000 crores.

I would like to impress upon my colleagues from our neighbouring states and MPs from the northern states that Tamil Nadu has not got a better deal as you may think. There are many announcements of schemes that merely remain on paper. We have not got funds allocated for those schemes hence most of them remain to be promises.

As far as Tamil Nadu is concerned gauge conversion to the tune of 1800 Kms of Railway lines were to be taken up but more than 1000 Kms of metre gauge lines are yet to be converted to broad gauge lines. Fund flow is not there and the announcements remain as mere announcements. From Chennai and Chingleput the Railway lines linking Kanyakumari and Tuticorin are considered to be the life line of Tamil Nadu. This stretch needs to be converted as double track and proper allocation of funds are to be made yet. For name sake funds have been provided to take up doubling of lines up to Villupuram.

More than 50% electrification of lines have been completed in Kerala, whereas in Tamil Nadu more than 70% of lines are yet to be electrified. Be it doubling of lines or be it gauge conversion, Tamil Nadu is getting only lip service and empty promises. Though we have able Ministers we are not able to get what is due to us.

---

*English translation of the speech originally delivered in Tamil.

Our colleagues from our neighboruing state are peeved about the Salem Division being carved out of Palghat Division. They must know that South Central Railway was conceived and created from our Southern Railway. We were magnanimous and we expect the same from our colleague MPs from the neighbouring states of Tamil Nadu. Considering the paucity of time, let me conclude my speech highlighting the demands from the people of my constituency. Among the Railway men all over the country, more than three lakh Rail workers are track workers who are known as gang men or track men. They must get a better deal alteast from the Sixth Pay Commission. They must get a suitable scale and grade. Kovilpatti Railway Station in my Sivakasi constituency must have an additional Computerized Advanced Reservation Terminal considering the ground reality that about four hundred reservations a minimum are made everyday. Srivilliputhur Railway Station may also be provided with Computerized Advanced Reservation Centre. Sivakasi-Satehiapuram road needs to have a Road Over Bridge. An additional day-train may be operated between Thenkasi and Madurai. A mere 25 crores of rupees have been earmarked for gauge conversion work between Virudhunagar and Manamadurai. More allocation may be made to complete this project at the earliest. Push pull train facility is there between Bangalore and Hosur. It may kindly be extended up to Dharmapuri. I urge upon the Railway Minister that this may be taken up immediately. Tamil Nadu has been witnessing more of announcements than the completion of Railway projects. We are still fighting for our cause to get more Railway Schemes for Tamil Nadu. Registering this concern and also appreciation for the laudable achievements as an expression of our leader VAIKO, let me conclude my speech.

श्री बापू हरी चौरे (धुले) : सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का मोका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। मैं रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। जनता पर कोई बोझ डाले बिना गरीब रथ चलाकर गरीबों की दुआएं, रेलवे में एससी, एसटी लोगों को आरक्षण देकर उनकी दुआएं, मॉडल स्टेशन बनाने की सोच, कर्मचारियों के प्रोत्साहन पर बोनस देने का प्रावधान, वृद्ध पुरुाों और महिलाओं को लोअर बर्थ देने के बारे में जो सोच है, उसे देखते हुए लालू जी और उनकी टीम धन्यवाद की पात्र है। समय बहुत कम है, इसलिए मैं यहां अपने चुनाव क्षेत्र के बारे में कुछ सवाल उठाना चाहता हूं। मेरे चुनाव क्षेत्र की पचास सालों से एक मांग है कि मनमाड़ से इंदौर तक नई रेल लाइन बनाई जाए। वहां पचास सालों से आन्दोलन चल रहा है। उसके बारे में मेरे चुनाव क्षेत्र के लोगों की भावना बहुत तीव्र है। लोग पचास सालों से आन्दोलन करते आ रहे हैं। यदि इस बारे में कोई सोच नहीं हो पाई तो लोग और ज्यादा आन्दोलन करने के बारे में सोच रहे हैं। मैं आपसे िवनती करता हूं कि मनमाड़-मालेगांव-धुले-नरयाणा से होकर शिरपुर-सेंधवा से इंदौर महाराट्र और मध्य प्रदेश को जोड़ने वाली नई रेल लाइन है। मेरा क्षेत्र पिछड़ा जिला है, ट्राइबल जिला है और उसे जोड़ने के लिए यह रेल लाइन बहुत महत्वपूर्ण है। धुले-नासिक-जलगांव में केला बहुत होता है, प्याज होता है, अंगूर होता है। इन सबके ट्रांस्पोर्टेशन के लिए इस रेल लाइन को बनाना बहुत जरूरी है। इससे एक फायदा यह भी होगा कि मुम्बई से इंदौर तक अभी जो रेल लाइन है, उसका अंतर 829 किलोमीटर है। लेकिन जब यह रेल लाइन नेशनल हाईवे के मार्ग से बनेगी तो 580 किलोमीटर का अंतर होगा। इसका मतलब यह है कि ढाई सौ किलोमीटर का अंतर कम हो जाता है। इसकी वजह से यह रेल लाइन रेल बोर्ड के लिए भी फायदे की है। मेरे चुनाव क्षेत्र, मध्य प्रदेश, नासिक के लोगों की भावनाओं को नजरअंदाज किया जा रहा है। इसे बनाने के लिए मैं आपसे बहुत विनती करता हूं। हमारे क्षेत्र के लोग राजनीति पर भी कुछ प्रश्नचिन्ह लगाते हैं कि आप वहां जाकर कुछ

नहीं करते, आप हमारी मदद नहीं करते। मैं दसवीं लोक सभा से ही इस सवाल को उठाता आ रहा हूं। उसके बीच धुले-नरायणा रेल लाइन का एक ट्रैक है जिसका सर्वे 1994-95 में हो चुका है। यही ट्रैक धुले, नरडाना सैंटर से वेस्टर्न को जोड़ने का एक मार्ग है। कभी रेलवे के आर्थिक संसाधन की कमी होने के कारण मनमाड से इंदौर के लिए नहीं बनती होगी। मेरी आपसे विनती है कि कम से कम धुले से नरडाना के 132 किलोमीटर ट्रैक का सर्वेक्षण हो गया है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से विनती करूंगा कि वे उसे बनायें।

दूसरा सवाल यह है कि उधना से जलगांव यानी सूरत से जलगांव तक रेल लाइन के दोहरीकरण की बहुत पुरानी मांग है। लाइन का दोहरीकरण होता है, तो भू सम्पादन करने के लिए जगह की कोई अड़चन नहीं है। इसमें किसी पहाड़ को भी नहीं खोदना है यानी खर्चा बहुत कम है। उधना से जलगांव और जलगांव से अमलनेर तक दोहरीकरण हो गया है। सूरत से उधना तक भी हो गया है। मगर बीच में तीन से सात किलोमीटर का जो पाकेट है, वह पूरा का पूरा पाकेट ट्राइबल है। उसमें कम से कम 10-15 पैसेंजर्स गाड़ियां चलती हैं और अभी भी 15-20 गुड्स गाड़ियां चलती हैं। यदि इस लाइन का दोहरीकरण होता है, तो ट्राइबल्स का विकास होने में बहुत मदद हो सकती है। इस बारे में माननीय मंत्री श्री माणिक राव जी भी बहुत चिन्तित हैं। मैं आपसे विनती करता हूं कि अगले बजट में इसे लिया जाये। इसे रेल बोर्ड के अधिकारियों ने भी माना है मगर संसाधनों और पैसे की कमी होने के कारण रेल लाइन का दोहरीकरण नहीं हो पाया।

इसी के साथ मैं एक-दो प्वाइंट और कहना चाहता हूं। गोदावरी एक्सप्रैस जो मनमाड से मुम्बई के लिए चलती है। मनमाड से कुरल्या तक जाने वाली गोदावरी एक्सप्रैस 2117 अप और 2118 डाउन है। मेरा डिस्ट्रिक्ट प्लेस कारपोरेटर सिटी है। वहां से मुम्बई जाने के लिए कोई खास ट्रेन नहीं है। एक बोगी चालीसगांव से मुम्बई जाने के लिए लगती है। मेरी यह विनती है कि गोदावरी एक्सप्रैस मनमाड की जगह धुले से छूटे। इससे धुले वासियों को बहुत राहत मिलेगी। महाराट्र में पूना सिटी है, इम्फेसिस, रिलायंस, टाटा और बड़ी कम्पनियों के आईटी पार्क्स है। इसलिए पूना जाने वालों की संख्या बहुत बढ़ गयी है। हर दिन कम से कम पूना जाने के लिए 100 गाड़ियां चलती हैं। मेरा आग्रह है कि धुले से पूना जाने के लिए महाराट्र एक्सप्रैस में एक बोगी लगायी जाये। इससे पूना जाने वाले लोगों को सुविधा मिल सकती है।

मेरा दूसरा निवेदन यह है कि मुम्बई से वाया सुरत भुसावल और भुसावल से वाया सुरत मुम्बई जाने के लिए एक नयी ट्रेन खां वेशरानी के नाम से चलायी गयी। इसमें फायदा यह है कि भुसावल जलगांव, अमलनेर, धुलिया,शिन्दखेडा,चोपड़ा, शिरपुर, धरणगांव, नरडाना, नंदूरबार, सोनगढ़, नवापुर, उकाई, व्यारा, बारडोली, चलथान, सूरत, नवसारी, बिलमोरा, बलसाड, वापी, उमरगांव, बोरीवली, और मुंबई इस तरह से मुम्बई से भुसावल तक आने् जाने वाली एस.टी. मार्ग परिवहन मंडलों की बसेज तथा प्राइवेट बसेज रोजाना हजारों यात्रियों के लिए चलती है। एक ट्रेन कभी रुक जाती है तो दक्षिण गुजरात और महाराट्र के खान्देश के लिए यह लाभदायक हो सकता है।

महाराट्र के सीएम श्री विलास राव देशमुख ने छत्रपति शिवाजी रेल स्थानक का एक प्रस्ताव भेजा है। छत्रपति शिवाजी रेल स्थानक के नजदीक रेल प्रशासन की 20 एकड़ जमीन है। उसका बीओटी के आधार पर विकास करने का प्रस्ताव रेल बोर्ड के पास प्रलंबित है। मैं रेल बोर्ड के

अधिकारियों से विनती करता हूं कि हमारे मुख्य मंत्री ने जो प्रस्ताव बीओटी के छत्रपति शिवाजी मुम्बई का दिया है, उसे वह करें। [MSOffice88]

महोदय, कोलकाता हावड़ा मेल, 2810 अप में सेकण्ड एसी और थर्ड एसी में धुले जिले के लोगों के लिए पांच सीटें आरक्षित करने की मांग करता हूं और महाराट्र एक्सप्रेस, 1039 डाउन गाड़ी में धुले नन्दरवाड़ के लोगों के लिए पूना जाने के लिए सेकण्ड एसी और स्लीपर कोचेज में सीटें आरक्षित करने की मांग करता हूं। पूना-हावड़ा आजाद हिन्द एक्सप्रेस अर्थात 2129 अप एवं 2130 डाउन एक्सप्रेस का पूना जाने के लिए चालीसगांव स्टेशन पर स्टॉप दिए जाने की मांग करता हूं। जैसे कि मैंने पहले बताया है कि पूना जाने वाली महाराट्र एक्सप्रेस में एक बोगी लगाई जाए और अगर बोगी लगाने में कोई तकलीफ होती हो तो मेरी विनती है कि आजाद हिन्द एक्सप्रेस को चालीसगांव में स्टॉप दिया जाए जिससे लोगों को पूना जाने के लिए राहत मिल सके। मेरे चुनाव क्षेत्र में सिंदखेड़ा और नरडाना, ये दो स्टॉप हैं। पिछले हफ्ते मैंने लालू जी और मेम्बर ट्रैफिक, रेलवे बोर्ड से मिलकर वहां स्टाप देने की विनती की थी। उसके अनुरूप मेम्बर ट्रैफिक, रेलवे बोर्ड की सिफारिश के अनुसार सिंदखेड़ा और नरडाना में हावड़ा मेल का स्टॉप देने के लिए लेटर यहां से भेजा गया। मगर उसके कुछ दिनों बाद ही वहां एक अन्य लेटर भेज दिया गया कि नरडाना में इस गाड़ी का स्टॉप रद्द किया जाता है। इस तरह पहले एक लेटर भेजते हैं कि स्टॉप दिया जाता है और दूसरा लेटर स्टेशन को भेज दिया जाता है कि नरडाना में उसका स्टॉप रद्द हो गया है। मेरी विनती है कि नरडाना में हावड़ा एक्सप्रेस का स्टॉप दिया जाए।

SHRI LONAPPAN NAMBADAN (MUKUNDAPURAM) :Hon. Chairman Sir, though Kerala has received more consideration in this Budget compared to previous years, more needs to be done to fulfill the requirements of our state.

The bifurcation of only Palaghat division, and there by creating the Salem division is a highly objectionable step. This is like conceiving a baby bigger than it's mother. If the Salem division was formed, by culling out portions from several other divisions, no one would have objected to it. Along with this a west coast zone too should be formed.

The blood pressure of some members shoots up, if they even listen to the words Palghat, Mulla periyar or Kaveri.

Kerala members and MPs are showing restraint only because it is part of our culture. It should not be viewed as our weakness.

The work of all eight overbirdges in Mukundapuram constituency should be completed in time. The practice of levying toll charges for the newly constructed overbirdges in Chalakudi and Kalletunkara should be stopped.

The decision to levy toll charges for Railway overbridges across the state of Kerala should be dropped.

The railway stations at Chalakkudi, Ankamali and Iriniala Kuda should be upgraded as model railway stations and all important trains on the route should have hault there.

The railway porters and other allied labourers are working with Indian Railways, since its very inception, their rights should be protected. Those workers who have been suspended on unjustifiable grounds, should be given back their jobs.

The steps being taken to privatize railways on a stage by stage basis should be stopped.

---

*English translation of the speech originally delivered in Malayalam.

In the budget only 10 crores of rupees have been earmarked for the Ankamali – Shabari railway line. The expected expenditure for the construction of this 116 Kms long railway line is 5,50 crore rupees. So the Budget allocation is abysmally low. It should be increased.

The process of land acquisition for this railway line should be put on fast track and finished in time.

About 207 hectares of land in Ernakulam district, 217 hectares in Kottayam and 47 hectares of land in Idukki will be acquired. The land owners whose lands will be acquired should be given adequate compensation. This should be done, keeping in mind the land value in Kerala.

Let me mention, that the Sabari railway line would play a key role in the overall development of Kerala state, and especially the districts of Ernakulam, Kottayam, Idukki and Pathanamthitta districts will profit greatly by this railway line.

The Sabarimala pilgrims who come from the neighbouring states of Tamil Nadu, Karnataka, Andhra Pradesh and northern parts of Kerala will all benefit by the Sabari railway line.

This railway line will pave the way for the development of several pilgrim centres and tourist spots in Kerala. It will result in the over all development of the entire hill side areas of Kerala. So considering its importance, the work on Sabari railway line should be completed in time.

Similarly, it should not terminate at Ashuta, instead the Sabari line should extend from Erumeli, to Ranni Konni via Punatoor up to Madurai.

I request that the neglect of Kerala, by Indian railway should end, and let this Budget be a harbinger of such a change.

MR. CHAIRMAN : Shri Chandrappan, you can make a short speech. So many points have already been covered; the Kerala issues have already been covered.

SHRI C.K. CHANDRAPPAN (TRICHUR): I congratulate the Ministry for presenting a very innovative Budget and we are very happy that they could make good profit. The Minister shared the credit with the workers and also offered a prize for the workers. These are some of the very positive things that happened.

Now, when the Railways is making a lot of profit, I expect that some concrete measures should be taken to improve the system by adding better infrastructure. I propose that the Indian Railways should be made, as far as possible, accident-free. One of the very important problems that we are facing today is old bridges constructed probably at the time of British period. So, there should be a plan to repair or even replace the old bridges and also more efficient signaling system should be introduced.

Then, Sir, the rolling stock is not up to the mark today. When we are thinking of having a railway system of world standard, probably emphasis should be made for improving the rolling stock also. These are some of the important suggestions I would like to make regarding the Budget.

Now, I come to the problems that we are facing, and I do not want to repeat all the problems, which have already been mentioned here. There is a proposal for making freight corridor connecting important cities and all that. But in the southern part of the country -- Kerala, for example, which is on the southern tip of the country – from Kanyakumari to Chennai, we should make efforts so that the bottlenecks will not be there for the freight movement and also for the train movement. Here I would like to point out one thing. All the trains that are running in Kerala will pass through Ernakulam-Shornur. Ernakulam-Shornur is an area

where 160 per cent of utilization is taking place. That means, any further movement is difficult. For any further development taking place in Kerala, this bottleneck will become a serious problem.[r89]

I think a proposal is pending before the Railways for construction of Edapally-Guruvayoor railway line. If that is constructed, that will act as a kind of bypass. Mumbai-bound trains could go through that line and Chennai-bound trains can go from Ernakulam-Shoranur side. If that project is given priority, and also if measures are taken to speedily construct the Thanoor-Guruvayoor line, Konkan Railways will have continuity in Kerala which will be extremely useful for the Railways. It will tremendously help in the economic development of the coastal region of Kerala.

The Ministry has made a proposal that the Pollachi-Palghat Section metre gauge line will be converted to broad gauge. I think that it should be given a little more priority. The Kollangode-Trichur connection which my friends referred to will bring Tamil Nadu and Kerala closer. It will be a very important short route for movement of tourists and pilgrims.

So far as Kerala is concerned, the Minister himself was saying in some of his speeches that Kerala has broad gauge lines from one end to the other of the State with a little gap near Shoranur. I urge the Government to fill up that gap very quickly. Also, electrification of line from Shoranur to Mangalore is very important and it should be taken up on high priority basis so that Kerala can claim that it has electrification from one end to the other end of the State because Kanyakumari-Trivandrum section is going to be electrified. I hope these suggestions will be considered and some positive response will be given by the hon. Minister in the reply.

Regarding the issue of Railway Zone, we spoke a lot about Salem and Palghat already. We are not against Salem. Our only aim is that Palghat should not be made unviable. A decision should be taken to create a new zone in the southern part of the country named Western Zone. That Western Zone should include Trivandrum, Palghat, Salem and also a part of the Konkan Railways, probably from Goa to Bangalore. That will be a viable zone. If that zone is built, probably administration will become better. It would be a more coherent, more compact zone and Railways would be able to give more satisfaction to the people of that region.

I say this because from Kerala there has been a demand all the time that there should be a separate zone with headquarters in Kerala. I think this zone is now viable. I look at it very positively. With the creation of a new Division in Salem, now there are three Divisions - Trivandrum, Palghat and Salem. Then if you take this part of the Konkan Railway then a zone will come which will have Tamil Nadu, Kerala and Karnataka. So, I request you to consider this favourably.

I thank you for your indulgence. With these words,. I conclude.

डॉ. सत्यनारायण जटिया (उज्जैन): माननीय सभापति महोदय, विस्तृत रूप रेलों के बारे में बात हो रही है और दो रेल राज्य मंत्री सदन में उपस्थित हैं और रेल के बारे में जब भाण हो रहा था, तब हमने सोचा था कि मध्य प्रदेश को रेलों की सुविधा के बारे में जरूर कुछ अच्छा मिलेगा। पिछले साल भी हम प्रतीक्षा कर रहे थे और इस साल भी हमने प्रतीक्षा की, किंतु रेलों के विस्तार की जो अपेक्षा हम करते हैं, उस

अपेक्षा के अनुरूप रेलों के बारे में और भी काम करने की जरूरत है और निश्चित रूप से जो रेलों की सेवा आम आदमी के साथ जुड़ी हुई है, इस बारे में मैं कुछ पंक्तियां कहना चाहता हूं-

"जनसामान्य का सरोकार है रेलों से,

इसलिए संरक्षा के काम को दे पूरा अंजाम,

सुरक्षित हो रेल यात्रा पहुंचे समय पर अपने गंतव्य मुकाम,

खान-पान सेवा में सुधार हो,

स्वास्थ्यप्रद खाद्य सामग्री और पेयजल शुद्ध मिले यात्रियों को,

रेलवे स्टेशनों पर होगी पूरी स्वच्छता और सफाई

तभी कहने में बात होगी कि हम आपको दे बधाई। "

इन सारी बातों को कहते हुए भी रेलों से लोगों को काफी उम्मीदें हैं। जैसा कि आपने कहा है कि हम गाड़ी के नए डिब्बे बदलेंगे और अतिरिक्त 800 कोचेज़ लगाएंगे। ऐसे कोचेज़ जब आप लगाएंगे, तो हम उम्मीद करते हैं कि नए डिब्बे सभी गाड़ियों में लगें, पर ये कोचेज़ आएंगे कहां से? क्योंकि अभी जो रेलगाड़ियां चल रही हैं उनमें डिब्बों की स्थिति बहुत खराब है। हजरत निजामुद्दीन से इंदौर का जो कोच चलता है, वह बहुत ही खराब है। ऐसे हालात में जब कोच बदलने की आप बात कर रहे हैं तो जब डिब्बे बदलने हों तो सभी डिब्बे बदले जाएं और सामान्य यात्री जिसमें यात्रा करता है, वहां पीने के पानी का, लाईट का प्रबंध करना ज्यादा जरूरी है। इसलिए आप अच्छे डिजाइन और अधिक क्षमता के डिब्बे आप बनाएं, यह हमारी उम्मीद है।

आप 300 स्टेशनों में भी सुविधा बढ़ाने वाले हैं। मैं उम्मीद करता हूं कि उज्जैन का जो स्टेशन है, बहुत महत्वपूर्ण स्टेशन है। नागदा और विक्रमगढ़ आलोट के स्टेशनों को इसमें शामिल करके उनका दर्जा आप बढ़ाएंगे तथा वहां की सफाई और स्वच्छता का ध्यान रखेंगे।

आपने वर्ा 2007 को स्वच्छता वर्ा के रूप कहा है। स्वच्छता और सफाई रखना बहुत जरूरी है और इसे करने के लिए जो लोग काम में लगते हैं, उन्हें भी सुनिश्चित करना चाहिए, उन्हें शोाण मुक्त करना चाहिए। ऐसा काम करने वाले लोगों को पूरा पारिश्रमिक मिले और उन्हें पूरी मदद मिले क्योंकि सफाई का काम करने वाले ऐसे लोग होते हैं, जिनकी संख्या बहुत ज्यादा नहीं होती है। इसलिए सफाई का जो लोग काम करते हैं, उन्हें रेलवे अतिरिक्त प्रोत्साहन दे, ऐसी मैं उम्मीद करता हूं। इन सारी बातों को हमें करना है।

नई गाड़ियों को चलाने के बारे में उम्मीद करते हैं कि ये जो गाड़ियां हैं इसमें नीमच और रतलाम के बीच के सेक्शन का ब्राड गेज कंवर्जन का काम हो गया है। इससे बहुत उम्मीद बढ़ी है। अजमेर से उज्जैन के बीच में महाकाल से पुकर के बीच में जो गाड़ी चलेगी, निश्चित रूप से बहुत सुविधा हमें मिलेगी। मैं चाहता हूं कि इस गाड़ी की सुविधा हमें मिले। इसी प्रकार इन्दौर-उज्जैन रतलाम उदयपुर के लिए सीधी रेल सेवा होनी चाहिए। उज्जैन-नागदा-कोटा-हरिद्वारा गरीब रथ चलाएं। इसी प्रकार उज्जैन से रतलाम-नीमच चित्तौड़गढ़ इन्टरसिटी एक्सप्रेस चले, तो ज्यादा अच्छा होगा। उज्जैन-इंदौर के बीच में डीएमयू रेल सेवा की मांग बहुत समय से की जा रही है, इसे बढ़ाने का आप काम करें। जयपुर, कोटा, शामगढ़ की गाड़ी जो शामगढ़ आ कर रुक जाती है उसे नागदा, रतलाम तक बढ़ाया जाए, ऐसी लोगों की मांग है। स्टोपेज के बारे में नागदा एक महत्वपूर्ण स्टेशन है, सारे देश के श्रमिक वर्ग के लोग वहां रहते हैं। वहां सभी गाड़ियों को पहले स्टापेज दे दिया गया था, अब भी देना चाहिए और जो गरीब रथ चलाया है 2909-2910 उसका स्टापेज मिले। इसी प्रकार 2941/2942 अहमदाबाद-आसनसोल-अहमदाबाद एक्सप्रेस पार्श्वनाथ एक्सप्रेस का स्टोपेज जो पहले होता था, उसे दिया जाए। संपर्क क्रांति का स्टोपेज नागदा में दिया जाए। इसी प्रकार से 2432/2431 का निजामुद्दीन-तिरूवंतपुरम राजधानी एक्सप्रेस का स्टोपेज दिया जाए। इसी प्रकार 2449/2450 निजामुद्दीन-मड़गांव गोवा संपर्क क्रांति, 2653/2654 चंडीगढ़-कोचुवेली केरल सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस का स्टोपेज दिया जाए। इसी प्रकार से खाचरौद में रतलाम भोपाल के बीच में इंटरसिटी चलती है, उसकी खाचरौद में स्टोपेज की मांग लंबे समय से कर रहे हैं, इस स्टोपेज को दिया जाना चाहिए। इसी प्रकार से इंदौर पुणे गाड़ी का स्टोपेज खाचरौद में मांगा जा रहा है, यहां भी स्टोपज देना चाहिए। विक्रमगढ़ आलोट चूंकि बड़ा

तीर्थ स्थान है, उसके लिए 2974/2973 जयपुर इंदौर, जयपुर एक्सप्रेस और 2432/2431 का आलोट में स्टापेज दिया जाए। वहां पर प्र तीक्षालय का अपग्रेडेशन किया जाना चाहिए।

अब मैं रेलगाड़ियों के समय में परिवर्तन की बात कहना चाहता हूं। हजरत निजामुद्दीन एक्सप्रेस की गाड़ी ऐसे समय से चलानी चाहिए कि उज्जैन 8 बजे तक पहुंचे और साढ़े 9 बजे तक इंदौर पहुंच जाए। इसी प्रकार से निजामुद्दीन का स्टोपेज महिदपुर रोड पर सुनिश्चित नहीं है, उसे सुनिश्चित करने का काम करेंगे। सर्वे और निमार्ण के लिए उज्जैन इंदौर रेलपथ दोहरीकरण व विद्युतीकरण के काम को प्राथमिकता व अधिक धनराशि दी जानी चाहिए। रतलाम-इंदौर अमान परिवर्तन के प्रस्ताव में उज्जैन-फतेहाबाद चंद्रावलीगंज रेल लाइन का ब्राड गेज अमान परिवर्तन किया जाए। उज्जैन-आगरा-सुसनेर झालावाड़ के रास्ते रामगंज मंडी तक नई रेल लाइन का निर्माण क्षेत्र के विकास के लिए अत्यंत आवश्यक है। स्टेशनों के प्लेटफार्म्स विस्तार एवं उन्नयन का काम रतलाम भोपाल, नागदा, कोटा सेक्शन स्टेशनों पर किया जाए।

इतना कह कर मैं आपको धन्यवाद देता हूं और रेलों के बारे में जनता की जो मांगें हैं, उनकी तरफ आप ध्यान देंगे। मुझे उम्मीद है कि आप दोनों राज्य मंत्री अनुभवी हैं और जो भी जरूरी है और जो आप कर सकते हैं, जरूर करेंगे।

SHRI CHENGARA SURENDRAN (ADOOR): Hon'ble Sir, this is third consecutive Rail Budget of Shri Laloo Prasad Yadav. I congratulate him for year after year presenting pro-common man, rail budget, and not making any increase in the fare, rather he has slightly decreased it this year. So, he deserves all my well wishes and congratulations. But I would also like to draw his attention towards a long pending demand of the people of Kerala. For quite a long time people of Kerala are demanding a separate railway zone for Kerala. But Hon 'hIe Minister has ignored their this demand. So, I request him to pay attention towards this demand.

In Kerala there is a Palakkad Railway Division. Now this Division has been bifurcated into Palakkad and Selam. Selam is in Tamilnadu. After the formation of new division in Selam, the majority work of Palakkad division will go to Selam. This will adversely affect the interests of the people of Kerala. As per the birfurcation proposal Selam Division will be bigger than Palakkad Division. It means child will be bigger than mother. It should not be allowed to happen. So, I request Hon. Rail Minister to interfere in this case immediately and protect the interests of the people of Kerala.

As we all know a large number of Keralites are living in Bangalore and Delhi. They are doing different jobs in the service of nation and humanity. We had demanded for more trains from Bangalore to Trivendrum and from Delhi to Trivandrum and vice-versa so that there could be better rail connectivity. But in this rail budget there is no mention of any new train between the above mentioned destinations. We again stand by our demand and request Hon. Rail Minister to introduce some more trains on these routes. In the same way Government should *also* introduce some more trains on Kollam and Chengotta railway line. There is huge work of gauge conversion is going on Kollam, Virudunagar railway line.

*The speech was laid on the Table.

This work of gauge conversion was started in 1998 and it could have been completed long ago, but this is very sorry state of affairs that it still continues.

The work of gauge conversion has been almost completed only from Kollam to Punular. The work of gauge conversion from Punnular to Sankotta is yet to be taken up. It is estimated that there will be need of Rs.300 crores for this work. But the Govt. have allocated only 100 crore rupees for this purpose. It means it will take years to complete this work. This is my humble submission to the Govt. that it should allocate more funds for this purpose so that this work is completed this year itself.

Now, I come over to my constituency - Adoor. This part of land is very rich in nature and a large number of domestic as well as international tourists visit different tourist destinations located in this area. But most of part of this constituency is not connected with railway network. So, I request that Government should lay down a new railway line from Chengannur to Trivandrum via Adoor and Kottrakara. A.M.C. Road ~ parallel railway line from Chengannur to Trivandrum via Adoor and Kottarakkara will boost mobilization and tourism in this area. So, Govt. should immediately take steps in this direction. I also request the Govt. to build one over bridge at Avaneeswaram on Kollam-Senikotta railway line as thousands of vehicles pass through this railway crossing. Very often accidents are witnessed on this spot, so an over bridge is urgently required there.

Sir, Kerala is famous as God's own country. Every year lakhs and lakhs of people visit Kerala. But condition of railway stations and platforms is not as per the international standard. So, I demand that more funds should be allocated for the upgradation and modernization of the railway stations and platforms.

With these words, I conclude my speech.

DR. SEBASTIAN PAUL (ERNAKULAM): I support this year’s good news’ budget, presented by the Railway Minister. It must be said to his credit that the Minister has given professionals in Rail Bhavan ample freedom to operate in the best interest of his Ministry. The result is as surplus of Rs.11,000 crore and a profit of Rs.20,000 crore. It makes the Railways the country’s largest profit making entity, leaving behind ONGC and Reliance. In a sunshine atmosphere, the Minister was able to present a please all budget. Instead of resting on his laurels, now is the time for the Minister to think beyond his term. He should now concentrate on improving security and service quality. Privatising services may seem to be good for the time being. But in that process, Laluji is neglecting the men who enable his team to write an unbelievable success story. The sad plight of the porters, vendors and stall owners, who are facing an uncertain future, should attract the attention of the populist Minister. Privatisation is making them jobless. Let us not forget that those humble people are also entitled to hear the good news. To start with, I request the Railway Minister to personally address their problems. Apart from the surplus and profit statement, it is a balance sheet of human misery. The sight of a starving porter at the entrance of a railway station is not an auspicious sight.

*The speech was laid on the Table.

डॉ. रामेश्वर उरांव (लोहरदगा) : माननीय सभापति जी, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभार प्रकट करता हूं। मैं इस मौके पर रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं और यूपीए की चेयर पर्सन श्रीमती सोनिया गांधी जी, माननीय प्रधानमंत्री मनमोहन सिंह जी और माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी को बहुत धन्यवाद देता हूं। मैं धन्यवाद इसलिए देता हूं और प्रशंसा इसलिए करता हूं क्योंकि जब मैं इस सदन से बाहर था तब मेरे जैसे लाखों-करोड़ों लोगों की दिल की धड़कन बढ़ जाती थी जब रेल बजट का समय आता था। लोगों को चिंता होती थी, यात्रियों को चिंता होती थी कि रेल भाड़ा बढ़ जाएगा। व्यावसायियों को चिंता होती थी कि माल भाड़ा बढ़ जाएगा लेकिन यूपीए सरकार की तीन साल की अवधि में रेल मंत्री जी के नेतृत्व में न तो यात्री भाड़ा बढ़ रहा है और न माल भाड़ा बढ़ रहा है। रेल मंत्री जी का सचमुच में यह प्रशंसनीय काम है। सिर्फ यही नहीं प्रशंसा के और भी कारण हैं जैसे हर वर्ग, किसानों, व्यावसायियों, छात्रों और नौकरी की खोज में निकलने वाले नौजवानों के लिए राहत दी गई है। एससी और एसटीज़ का बैकलॉग भरा जा रहा है, यह अच्छी बात है, इसलिए भी रेल मंत्री जी प्रशंसा के पात्र हैं। गरीब और मध्यम वर्ग के लोग जो ए.सी. गाड़ी में नहीं जा पाते थे, उनके लिए गरीब रथ चलाकर माननीय रेल मंत्री जी और यूपीए सरकार ने बहुत अच्छा काम किया है। इससे अब ये लोग भी इसकी सुविधा प्राप्त कर सकते हैं। रेलवे का आधुनिकीकरण हो रहा है, यह भी अच्छी बात है, हम इसके लिए भी रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहते हैं।

लालू प्रसाद जी ने रेल को बेहतर स्थिति में लाकर राजनीतिज्ञों का मान बढ़ाया है क्योंकि अभी तक आम लोगों की धारणा यह थी कि सरकारी उपक्रम लाभ कमाने के लिए नहीं बनते हैं। ये राजनीतिज्ञों या और लोगों के फायदे के लिए बनते हैं क्योंकि सरकारी उपक्रम से लाभ नहीं कमाया जा सकता है। लालू जी ने इस धारणा को बदल दिया है। रेलवे एनडीए के समय में घाटे में चल रही थी, घाटे को पूरा करने के लिए माल भाड़ा बढ़ाया जाता था और यात्री भाड़े में वृद्धि की जाती थी। इन्होंने इस स्थिति को बदल दिया, यह साबित कर दिया कि एक राजनीतिज्ञ भी बेहतर प्रबंधन कर स्थिति को बदल सकता है और रेलवे जैसे उपक्रम को लाभ अर्जित करने के लिए प्रेरित कर सकता है, रेलवे को लाभ अर्जित करा सकता है। मैं इसके लिए उन्हें फिर से धन्यवाद देता हूं।

रेल की वित्तीय स्थिति को सुधारने के लिए कई कमेटियां बनी थीं। इसमें प्रमुख के.सी. पंत, जो प्लानिंग कमीशन के डिप्टी चेयरमैन थे, उनकी अध्यक्षता में कमेटी बनी थी। इसके बाद राकेश मोहन कमेटी बनी थी, इन सबकी संस्तुति यही थी कि रेल की कॉस्ट में रिडक्शन की जाए और प्रोडक्टिविटी बढ़ाई जाए तब ही रेलवे फायदे में आ सकता है, रेलवे का विस्तार हो सकता है, नई रेलवे लाईन चलाई

जा सकती हैं और यात्रियों को सुविधाएं दी जा सकती हैं। भारतीय रेल ने इसका फायदा उठाया और आज हम देखते हैं कि रेल अच्छी स्थिति में है, रेल बेहतर स्थिति में चल रही है।[r90]

सभापति महोदय, अब मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान रेलो में होने वाली कुछ कठिनाइयों की ओर आकृट करना चाहता हूं। जैसे ही दिसम्बर, जनवरी के महीने आते हैं, यात्रियों में खलबली मच जाती है। उत्तरी भारत में खास कर घना कोहरा छा जाता है, जिसके कारण गाड़ियां नहीं चलती हैं और इससे यात्रियों को असुविधा और रेलवे को घाटा होता है। इस मौके पर मैं रेल मंत्रालय को सलाह देना चाहता हूं और अपील भी करना चाहता हूं कि वह एंटी-फॉग टैक्नीक डवलप करें, जिससे फॉग के होते हुए भी रेल गाड़ियां समय पर चल सकें और यात्रियों को असुविधा भी न हो और रेल को भी घाटा न हो।

महोदय, हम लोग मेट्रोपोलिटन सिटी में रहते हैं, जहां बहुत भीड़भाड़ होती है और आम यात्रियों को चढ़ने मे दिक्कत होती है। जैसे हवाई अड्डे में यात्रियों को सीमित कर दिया जाता है, वैसे ही रेलवे में यात्रियों को स्टेशन में सीमित कर दिया जाए तो इस समस्या से छुटकारा पाया जा सकता है।

महोदय, मैं झारखंड से आता हूं, इसलिए झारखंड के बारे में बिना बोले मैं कैसे रह सकता हूं। झारखंड को इस बजट से बहुत निराशा हुई है। झारखंड को इस बजट में कुछ नई चीज नहीं दी गई है। इसमें मैं अपने झारखंड प्रदेश के लिए कुछ मांगें रखना चाहता हूं, जिन्हें मैं पढ़कर सुना देता हूं।

लोहरदगा-गुमला-सीमडेगा लाइन का निर्माण किया जाए।

लोहरदगा-टोरी लाइन को शीघ्र पूरा किया जाए।

लोहरदगा में स्टेशन शहर के नजदीक रखा जाए, अभी यह शहर से छः किलोमीटर दूर है।

झारखंड में जो रेल योजनाएं लम्बित हैं, उन्हें राशि देकर शीघ्र पूरा किया जाए।

रांची-दिल्ली राजधानी को दैनिक बनाया जाए।

झारखंड एक्सप्रैस को निर्धारित समय पर चलाया जाए, अभी यह विलम्ब से चलती है।

अंत में रांची-धनबाद-चक्रधरपुर-आदरा डिवीजन को मिलाकर झारखंड में एक रेल जोन बनाया जाए। इतना ही कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

SHRI P.S. GADHAVI (KUTCH): Thank you very much. I would like to express my views on the Railway Budget.

In the Railway Budget, the hon. Railway Minister has not taken care for the regions from which the Railways generate more income. In that, Gujarat can be said to be highest revenue generating division in Western Railway. In Western Zone of the Railway in Gujarat State, Railway is having the longest kms. of its line and therefore, it is the demand of Gujarat to have headquarters of Western Railway at Ahmedabad, which the hon. Railway Minister has not accepted in this Budget.

Railways can even generate more income, if the Railways can go for the third track between Ahmedabad and Mumbai. This demand is also not accepted in this Budget. In Gujarat, there is a

longstanding demand of having connections with Mumbai from Bhuj, Rajkot, Bhavnagar and Ahmedabad, but no new railway line has been announced in this Budget from the above referred cities to Mumbai. Hon. Railway Minister knows very well that at present, there are two express trains from Bhuj to Mumbai and are regularly running with over capacity and there is a genuine demand for having new express train from Bhuj to Mumbai and also there is a longstanding demand from the people of my constituency, that is, Kutch to have extension of Howrah-Ahmadabad Express up to Bhuj at least 3-4 days a week. This demand also has not been accepted.

In this Budget, for Gujarat, out of 32 new trains announced by the hon. Minister, only two trains are for Gujarat, that is, Vadodara-Bhilad Express and Gandhidham-Palanpur Express, out of which Gandhidham-Palanpur daily train was already there, on meter gauge. So, there is no train for Gujarat now.

There is a longstanding demand for gauge conversion between Ahmedabad-Udaipur which can connect Ahmedabad-Udaipur. But they say that it can be done during the 11th Five Year Plan. But we do not know when it will be taken up. [MSOffice91]

Sir, in all, extension of 23 trains has been announced in this Budget. But there is no train for Gujarat. There is only one train from Ahmedabad-Faizabad-Sabarmati Express to Varanasi. But it is not for Gujarat. There was a demand for increasing the frequency of the trains. The frequency of only one train, namely, Ahmedabad Express has been increased from three days to four days.

Then there is no mention of Gareeb Rath for the poor people who are coming from Bihar and Uttar Pradesh to Surat and Gandhidham. No Gareeb Rath has been announced in this Budget. There is a long pending demand for the inter-city train between Ahmedabad-Baroda-Bhuj. There is a long pending demand for the gauge conversion between Samdari-Bhildi line. If this line is done then the whole western part of the North India can be joined with the Kandla and Mundra Ports. Kandla and Mundra have become the gateway for the whole of North India and right from Pathankot-Bikaner-Junagarh Jodhpur can be joined.

The hon. Minister has not considered any demand of the Gujarat. They were: (i) facilities of double decker container on Kandla – Bhatinda Railway line; (ii) Gauge conversion of Bharuch – Dahej Railway line; (iii) construction of missing link between Patan and Bhiladi (broad gauge line); (iv) gauge conversion of Ahmedabad – Uadaipur Railway line; (v) Surat – Hazira New Railway line; (vi) gauge conversion of Bnildi – Samdari Railway line; (vii) shifting of Western Railway headquarter to Ahmedabad; (viii) starting of new railway lines; (ix) gauge conversion of rail lines; (x) gauge conversion of Surendranagar-Dhrangadhra, Mehsana-Patan; (xi) missing links of Patan-Bhildi, Surat-Hazira; (xii) third track between Ahmedabad-Mumbai; and (xiii) starting of new railway lines.

The following demands of the people of Gujarat have not been accepted: Bhuj Vadodara Inter City; Bhuj-Hyderabad Express Train; Bhuj-Puri Express Train; and Bhuj-Hardwar Express Train. So, I would say that Gujarat has been neglected even though Gujarat generates more and more revenue. I would submit that injustice has been done to Gujarat should be undone and demands of Gujarat be accepted. Our demands for the following sectors have not been accepted: (1) Viramgam-Sankheshwer; (2) Daman-Nasik; (3) Nadiad-Taraput-Kheda-Matar; (4) Godhra-Dahod-Indore-Devas; (5) Tarapur-Mahedavad; and (6) Ahmedabad-Khedbhrma-Ambaji.

MR. CHAIRMAN : You please conclude now.

SHRI P.S. GADHAVI : Sir, I may be allowed to lay the remaining part of my speech.

MR. CHAIRMAN: You can lay.

SHRI P.S. GADHAVI : Our demands for the following sectors have also not been accepted: (1) Mahesana-Harij-Radhanpur; (2) Vejalpur-Botad; (3) Rajkot-Jaipur-Marward; and (4) Porbandar-Porbandar Port.

MR. CHAIRMAN: Mr. Mistry, if you want to speak today, please be brief because it is already 11 o'clock.

……. This part of the speech was laid on the Table.

SHRI MADHUSUDAN MISTRY (SABARKANTHA): Sir, I have a few things to say. First of all, I would congratulate the Railway Minister for presenting a Budget which has such a huge profit because at one stage the Railways was literally in a loss. In fact, the idea was to privatize it but that seem to have gone completely awry as the Railways is making a profit. Not only that, it is becoming a model to study by a number of premier institutions of this country and abroad. I would also congratulate the Railway Minister

for looking after the poor people and especially, the second class passengers, the old age people, the handicapped people and for increasing the amenities and facilities in the trains.[R92]

Therefore, the poor people, the *aam admi* have remained the central focus of this Railway Budget and I would like to congratulate the hon. Minister and his entire staff and his other two colleagues in the Ministry for their endeavour. I would also like to congratulate the hon. Minister for sanctioning the Khelbramha – Abu Road railway line for which a survey has already been initiated in Gujarat.

Sir, insofar as my constituency is concerned, I would like to request the hon. Minister for considering the missing link of 15 kilometers between Morasa and Shyamlaji in the Ahmedabad Division. A survey was conducted when Shri Nitish Kumar was the Railway Minister. However, I have been assured by the present Railway Minister that he would do something about this line. I hope, while replying to the debate on the Railway Budget he would announce something positive in this regard.

MR. CHAIRMAN : You may wish him all success.

SHRI MADHUSUDAN MISTRY : This can serve as an alternative route. It would go from Delhi to Chittor to Udaipur and from Udaipur if this missing link is constructed, then the route could be connected to Mumbai *via* Morasa and Baroda. This could serve as a third route, like the one that exists between Ahmedabad – Palanpur – Abu Road and Delhi. The second route that exists is the Mumbai – Vadodara – Godhra – Ratlam – Mathura and Delhi. If this missing link is constructed then it could serve as a third route.

Sir, my second suggestion to the Railway Minister is that the Railways should think about classification of certain stations. Certain stations have been classified as `B' `C', 'D'. Same is the case with the railway crossings. Certain railways crossings have remained unmanned for some 20 to 30 years. But now vehicular traffic has increased and there is a growing demand for proper manning of the railway crossings. In fact, the villagers, especially around the crossings have been making this demand. Moreover, poor people, especially the farmers face a great deal of problem also. In some cases it is seen that if a railway line is passing through the fields, then sometimes one part of the field stands on the one side of the railway line and the other part of the field is on the other side of the railway line and such a thing poses a great difficulty for farmers in irrigating the fields and also in certain cases people find it difficult to carry the telephone lines. In such cases people would have to seek permission for doing such things and it takes a lot of time. The Railway Division is also far away. Take the case of my constituency. One part falls in the Ahmedabad Division and the other part falls in Ajmer Division. We hardly have any connection with Ajmer as such. This difficulty needs to be resolved. We should find some permanent mechanism within the Division to deal with such complaints. There are DRMs, but they have many other things to deal with. There are engineers and other people also but the Railways does have not officers meant specifically to deal with such complaints of the people.

Sir, another point that I would like to bring to the notice of the hon. Minister is that before gauge conversion took place, there were two to three trains that were running between Delhi and Ahmedabad *via* Abu Road. But after gauge conversion there is only one train running between Abu Road to Ahmedabad and another train runs in the evening from Ahmedabad to Abu Road. So, there are only two trains running between these two places in a span of 12 hours. People have to wait for long hours and there has always been

a demand, not for a new train, for extension of services of trains and for stoppages of other trains passing through these stations.

MR. CHAIRMAN: Shri Mistry, you may please address me. If you address me, then also the hon. Minister can hear you.

SHRI MADHUSUDAN MISTRY : Sir, there has been a long pending demand for a passenger train on this route. I would like to request the hon. Minister for consider running of a MEMU train between Ahmedabad and Abu Road. There is one more demand from the people of our area. Palanpur is considered to be the city of diamonds. Business worth crores of rupees takes place in this city and this city needs to be linked with Mumbai. This has been a demand for a very long time that Palanpur should connected directly from there to Mumbai. Now, the trains originate from either Jodhpur or from Jaipur. People boarding the train at Palanpur hardly get an opportunity to sit and travel by these trains. [R93]

23.00 hrs.

I would request the Railway Ministry and the Railway officials to consider my points sympathetically and if there are more suggestions, I will hand them over tomorrow.

SHRI MANJUNATH KUNNUR (DHARWAD SOUTH): Sir, I thank you very much for giving me this opportunity to speak.

Sir, this is the fifth time that I am speaking on the floor of the House on this subject. I am more interested about construction of one ROB in my district headquarters, Haveri. The hon. Railway Minister, Shri Lalu Prasad, has said that their gross traffic earning has been projected as Rs. 71,218 crore. Now, the Government of Karnataka has agreed to bear 50 per cent of the construction of ROB in lieu of a RUB at Haveri. The Government has agreed to bear 50 per cent of the cost. Our hon. Minister, Shri Velu, had come to Hubli three months back and he saw the exact position with his own eyes and he was kind enough to call me for a meeting. I am very proud of the hon. Minister. He had instructed his officers but the General Manager of the South Western Railway has not heard him.

This is the fifth time that I am speaking in this august House and the work is still getting postponed.

You may think that the construction of ROB is very easy but he knows the exact position. I am bringing to the notice of the House that lakhs of people are interested in this. It is most inconvenient for lakhs of people who cannot carry their foodgrains and other things and who cannot cross the RUB which was constructed hurriedly and its technical feasibility is not there. Therefore, in lieu of the RUB, they want an ROB. I request you to consider my request this time at least. In Hindi, they say it as "दरिया में खस-खस।" Being a Member of that particular parliamentary constituency, I am raising it. The MPs who were representing my constituency earlier had also raised in this House. Why has it not been taken into consideration? They have written a letter that if the entire cost will be borne by the State Government, then they will consider it. How could it be possible for the State Government to give the entire amount?

Therefore, I request the hon. Minister to consider the construction of the ROB which is a long pending demand of my constituency.

As regards the other ROBs bearing No. 311 and 328 at NH-4, they are already constructing them. But the work is handed over from your authority to the National Highways Authority of India and they have done only half the work. The remaining part of the ROBs have not been constructed. I request that the work may please be expedited. It is a most important work.

MR. CHAIRMAN: You may lay your speech on the Table.

SHRI MANJUNATH KUNNUR : I have some more points to speak and then, I will lay it on the Table.

I would request for sanction of the following new lines in Karnataka like Haveri to Ankola, Haveri to Hospet, Haveri to Kumata via Hanagal and Sirsi, Dharwad to Belgaum via Bailhongal and Haveri to Shimoga. Surveys for these lines may be done. You know very well that Ankola-Hubli line is a long pending demand. Therefore, this is my earnest request as people of North Karnataka are very much demanding it. New trains like Hubli to Mumbai, Hubli to Varanasi, Bangalore to Varanasi via Hubli may be introduced. Varanasi is a holy place in North India. South Indians treat it as a heaven and most people go there. A new train may be introduced either from Hubli or from Bangalore to Varanasi. Hubli to Chakkajajur Passenger Train may please be extended upto Bangalore. There is a lot of demand for it. Passengers are facing the most inconvenience without it when there are less number of trains.

Sir, my next point is regarding stoppage of trains. The Intercity Train, Dharwad-Mysore Express Train and Sampark Kranti Train may please be stopped in my area, that is Haveri. Mysore-Dharwad Express Train may please be stopped at Yalavigi and Byadagi railway stations.

We are growing maize and chilly in abundance. Byadagi chilly is famous internationally. We have an international market for chilly. It has got best colour and best quality. Even the Standing Committee on Commerce has recommended to the Parliament for agro-export zone.

As far as the maize crop is concerned, we are no. 1 in the entire country. We are transporting all the maize through trains. So, trains may please be stopped in Haveri and Hubli.

There is no Recruitment Board in Hubli South Central Railway. It may please be established. One ROB in Kundagol may please be constructed.

As far as the doubling of lines are concerned, you have concentrated only on Bangalore, Mysore, etc. I would request that doubling of Miraj-Bangalore line may please be taken up. As you know, Hubli is heart of Karnataka. At least some parts in Hubli-Miraj or Hubli-Harihar may please be considered. These are the most important stations.

MR. CHAIRMAN : You can lay your speech on the Table of the House.

SHRI MANJUNATH KUNNUR : Okay. I lay my speech on the Table of the House.

Thank you for giving me an opportunity to speak. I hope the hon. Minister, Shri Velu, will consider my request for ROB at least this time. I would appeal to the hon. Minister not to give me a chance to make a

request again for this ROB. I have already spoken four times, two times during the Railway Budget and two times during the Supplementary Demands for Grants. So, my long-pending request for this ROB may please be considered.

MR. CHAIRMAN: Today being the Women's Day, I call Smt. Sushila Laxman as the last Member to speak. Now, the time is 11:05 p.m. Ladies speaking after 11:00 p.m. is not common. So, I would request her to be brief.

*SHRI MANJUNATH KUNNUR (DHARWAD SOUTH): Mr. Chairman, Sir, I would make a few points concerning my parliamentary constituency, in particular, and my State, Karnataka, in general.

In the first place, Sir, I would like to request the hon. Railway Minister to take up the Rail Over-Bridge (ROB) in km. 393/12 &\4 in Haveri Railway Station, Karnataka as the same is most essential in the larger interests of the public in the area. Haveri is the district headquarters. Moreoever, it is a long pending demand of the people of my parliamentary constituency hence, it ishould be top priority. During rainy season, water gets stagnated which creates a lot of problems for many vehicles coming from Hospet and Bellary with iron ore and other commodities with each vehicle carrying a whopping 35 tonnes of weight. There is no concrete road. In addition to this, an Agricultural Producers Marketing Committee (APMC) Yard is situated on the eastern side of the railway station. It is becoming increasingly very difficult for the farmers to carry their food grains and other agricultural commodities in rainy reason, in particular and in other seasons in general. Maize and clillie are major crops in my area. We are sending outside the state and export to foreign counties. I would also lie to stress that this road is very busy. So, there is no alternative solution in sight except to construct one more ROB in the vicinity. In this connection, the Government of Karnataka has also written a letter to the Chairman, Railway Board for the construction of ROB in lieu of RUB with the intention of sharing 50 % of the cost of construction on 'cost- sharing basis. Government of Karnataka has agreed to bear 50% costs on cost sharing basis in this regard.

---

*…….*This part of the speech was laid on the Table.

In this regard, I would like to state that I have raised this all important matter 4 times in the House but my genuine request has not been considered by the Railway Ministry taking into account the urgency and importance of the construction of ROB in Haveri Railway Station.

Another point, I would like to highlight is that as per the rules of the Railways, if there is a RUB, there is no provision to take up ROB. By citing this rule, they have rejected the genuine request of lakhs of people of my parliamentary constituency who have been suffering for long. Hence, I would like to request the Railway Minister to take up the work on cost sharing basis immediately.

Another important point which I would like to bring to the kind attention of the House is that the Railway Ministery has intimated me in response to my letter that this project can be taken uyp only with the payment of the entire amount by the Governmet of Karnataka. Is it possible to share the entire amount by the State Government?

Considering the seriousness of the issue and the long-pending genuine demand of lakhs of people of my parliamentary constituency, construction of ROB in km. 393/12 & 14 in haveri Railway Station should be taken up on war footing and fulfil the desire of the people of the area.

People of Haveri and many important public representatives like MPs, MLAs and Zila Parishad have raised this issue but their demand has not been considered positively till now, I hope the Hon. Minister of Railways, Shri Lalu Prasad would fulfil the long-felt demand of Haveri district, Karnataka immediately

Till the time the above project is taken up, there is a lot of demand from the public to repair the underbridge immediately.

2. I would like to place the request for the sanction of the following new lines in Karnataka:
   i. Haveri to Ankola
   ii. Haveri to Hospet
   iii. Haveri to Kumata via Hanagal and Sirsi
   iv. Gadag to Kumata via Bunkapur, Hanagal and Sirsi.

The above mentioned lines have not been included in this year's Railway Budget. Hence, survey of the above lines should be taken up immediately.

   v. Dharwad to Belgaum via Bailhongal
   vi. Haveri to Shimoga Via Hirelerur and Shikaki pur

3. I would also like to request the hon. Railway Minister for the speeding up of the construction of Ankola-Hubli line.
4. I would like to plead the hon. Railway Minister for the introduction of following new trains:
   i. Hubli to Mumbai
   ii. Hubli to Varanasi
   iii. Bangalore to Varanasi via Hubli
   v. Hubli to Chikkajajur Passenger Train may please be extended up to Bangalore.
5. I would also like to request the hon. Minister to issue directions to the concerned authorities to stop Train No. 2725/2726 inter-City Express at Byadagi and Yalavigi Railway Stations in Savanur Taluk, Karnataka taking into consideration the fact that Yalavigi Railway Station is situated on the State Highway and it is very near to Gadag District Headquarters. It is exactly

situated in between Haveri and Dharward and Gadag districts. It is most useful for the public. Hence, a stoppage is most essential. I hope the hon. Minister would heed to my genuine request which would help the people of my constituency.

In this regard, I would also request the Railway authorities to ensure a stoppage of Intercity Train No.2725 and 2726 and Dharwad Mysor Train No.6201 and 6202 at Yalavigi Railway Stations. There has been a long pending demand for this stoppage from the people of my parliamentary constituency. Stoppage of "Sampark Kranti" Train NO. 2629 and 2630 at Haveri Distt. Head quarter is most essential.

Mysore-Dharwad Express train may please be stopped at Yalavigi and Byadagi Railway Stations.

6. I wish to bring to your attention that the Haveri Railway Station is being renovated by spending a huge amount. Instead of demolishing and constructing a new Haveri Railway Station, Railways is renovated as the Haveri Railway Station was constructed in 1883. This effort of the renovation of the Haveri Railway Station by the Railways would prove dangerous as lives of passengers are involved, and hence, it should be stopped and in its place, a new Haveri Railway Station should be constructed immediately.

7. I would like to highlight that the following railway stations in my parliamentary constituency needs upgradation as these stations were constructed more than a century back:

i. Kundagol
ii. Gudagri
iii. Savanoor
iv. Yelavigi
v. Haveri
vi. Byadagi
vii. Ranbennur

I hope the Ministry would pay heed to my genuine requests taking into consideration the poor and dilapidated condition of the above stations.

8. I have been requested by the people of my parliamentary constituency for long for the construction of Rail Over Bridge (ROB) in Kundagol Town, which is a Taluka Headquarters and 20 kms. away from Hubli and the same may kindly be taken up immediately.

9. As the hon. Railway Minister is aware, Hubli is the Headquarters of South Western Railway. But there is no Railway Recruitment Board in Hubli. Examinations are conducted in Delhi and candidates are selected and sent to Hubli. A lot of precious time is lost in the process. Hence, I would request the hon. Railway Minister for the establishment of a new Railway Recruitment Board in Hubli so that required staff for the South Western Railway is selected in Hublic itself.

10. I would like to request the Ministry for the doubling of Bangalore-Miraj line, the demand for which has been there for a long time.

11. Haveri Railway Station should be declared as a Junction keeping in view its strategic location.

12. I would like to request the hon. Railway Minister to speed up the work of construction of ROB at km.311 and 328 km. on NH4 near Nelagoel Hanumanmatti Village in Haveri District, Karnataka.

In this regard, I would like to state that only half of the work is done by National Highways Authority and they have not completed the task taken by them. A lot of time has been wasted has been lost because of this. Under such circumstances, I would request the Railway authorities to take up the above work and complete the above work and throw open to the general public as lakhs of vehicles ply on this NH-4. lakhs of vehicles are facing difficulty in cross this area which result in waste of time.

13. Regarding jurisdiction, I would like to submit that the existing jurisdiction of Kundagol to be shifted Kumarapattanam via Yelavigi, Haveri and Ranebennur, which come under DRM Mysore jurisdiction as Mysore is 350 km. away from Kundagol and Haveri railway stations., Therefore, it has become absolutely necessary to change the jurisdiction from DRM Mysore to DRM Hubli.

14. Regarding ROB in Yalavigi railway station, State Government has already agreed to bear 50 per cent on cost sharing basis. Hence, this should be taken up immediately as a lot of accidents were taking place at this juncture. Even recently, 4 persons died because of the hit by a tractor.

15. Construction of (FOB) foot over Bridge in Haveri and Ranebennur may please be expedited immediately.

The above said demands are my genuine demands in the large interest of public. Hence they may please be considered with top priority and include in the present budget. For which act of kindness I shall remain grateful, Sir.*

श्रीमती सुशीला बंगारू लक्ष्मण (जालौर) : महोदय, मैं आपकी आभारी हूं कि महिला दिवस के उपलक्ष्य में आपने मुझे आज सदन में आखिरी महिला के रूप में बोलने का अवसर प्रदान किया। धन्यवाद।

रेल मंत्री जी ने अपना यह चौथा बजट भााण दिया है। मंत्री जी ने रेल भाड़े में और माल ढुलाई के चार्जेज में कोई वृद्धि नहीं की है। उनका बजट आम जनता को अच्छा लगा। इस र्वा के बजट में भारी मुनाफा भी कमाने की बात रेल मंत्री जी ने कही है, लेकिन क्या यह सच है कि यात्रियों पर कोई भार इस प्रकार से नहीं डाला है? इस संबंध में तथ्य कुछ अलग ही कहानी कहते हैं। मैं कुछ बातें आपके और सदन के ध्यान में लाना चाहती हूं।

25 दिसम्बर, 2005 के एक अखबार में एक छोटा सा समाचार देखने को मिला कि रेलवे मंत्रालय ने अचानक कैन्सीलेशन चार्जेज दुगने कर दिए हैं जिसके अनुसार ए.सी. के प्रथम श्रेणी में 50 रुपए से बढ़ाकर 70 रुपए कर दिए और ए.सी. के द्वितीय और तृतीय श्रेणियों में 30 रुपए से बढ़ाकर 60 रुपए कर दिए गए। सैकिंड क्लास के चार्जेज भी 20 रुपए से बढ़ाकर 40 रुपए कर दिए गए। ये बातें यहां ध्यान रखने लायक हैं कि आमतौर पर रेलवे में 25 प्रतिशत से 27 प्रतिशत केंसीलेशन होती है। इसके चलते रेल विभाग ने एक प्रैस नोट के द्वारा 500 करोड़ रुपए का भार यात्रियों पर डाला है।

महोदय, इसी प्रकार यात्री अपनी रिटर्न जर्नी और एडवांस जर्नी पर भी 10 से 20 रुपए अधिक प्रति यात्री से वसूल किया जा रहा है जिसका भार यात्रियों पर लगभग 3 हजार करोड़ रुपए पड़ रहा है। कई ट्रेनें एक्सप्रैस के नाते चल रही थीं, उन्हें सुपरफास्ट कर दिया गया है जिसके चलते सफर 20 रुपए से 30 रुपए तक महंगा हुआ है। एक्सप्रैस रेलों के नाम बदलकर सुपर एक्सप्रैस करने से यात्रियों पर लगभग 4 हजार 600 करोड़ रुपए का भार पड़ रहा है। पहले तत्काल कोटे के लिए निचली श्रेणी के यात्रियों को 50 रुपए देकर उच्च श्रेणी में तत्काल आरक्षण मिल जाता था, लेकिन 2006 में तत्काल कोटे के अन्तर्गत लोअर क्लास वाले के लिए 150 रुपए और उच्च श्रेणी वाले के लिए 300 रुपए कर दिए गए हैं। इतना ही नहीं तत्काल का कोटा और 30 प्रतिशत तक बढ़ा दिया गया है।

तत्काल टिकट को अगर कैंसिल करवाते हैं तो उसका कोई रिफन्ड नहीं दिया जाता है और तत्काल यात्री को स्टार्टिंग प्वाइंट से आखिरी प्वाइंट तक का टिकट लेना पड़ता है। तत्काल चार्जेज़ बढ़ाने के कारण यात्रियों पर अतिरिक्त 8 हजार से 10 हजार करोड़ रूपये यात्रियों पर भार पड़ा है।

महोदय, इतना ही नहीं, जो यात्री समूह के रूप में एनजीओज़ स्पेशल ट्रेन बुक करवाते हैं। उसमें भी 10 प्रतिशत से बढ़ाकर 20 प्र ातिशत किया गया है और उसके वेटिंग और हालटिंग के चार्जेज़ 130 रूपये प्रति घंटा से बढ़ाकर 600 रूपये प्रति घंटा कर दिया गया है।

इतना ही नहीं पैन्ट्री कार के चार्जेज़ 25 रूपये प्रति किलोमीटर से बढ़ाकर 45 रूपये प्रति किलोमीटर कर दिया गया है। इसके कारण धार्मिक तीर्थयात्रा करने वाले यात्रियों पर 5 हजार करोड़ रूपये का भास पड़ा है।

महोदय, कहने के लिए और भी बातें हैं, जिसके द्वारा रेलवे ने यात्रियों पर अधिक भार डाला है। ये सारा करने के बाद अगर रेल मंत्री यह कहते हैं कि मैंने कोई किराया नहीं बढ़ाया, उलटा घटाया है तो यह कहां तक सच है? आप सामने से तो कुछ नहीं ले रहे हैं, लेकिन यात्री के खींसे में से बिना उसकी मर्जी के पैसा वसूल कर रहे हैं।

महोदय, मैं राजस्थान से प्रतिनिधित्व करती हूं और राजस्थान प्रदेश के राजस्थानियों को इस रेल बजट ने भी निराश किया है। मेरा क्षेत्र जालौर सिरोही है। वह सारे भारत से एक प्रकार से कटा हुआ है, क्योंकि जालौर में छोटी लाइन है। इस कारण से देश के किसी भी कोने से सीधी गाड़ी वहां नहीं पहुंच सकती है।

महोदय, रेलवे ने यह तय किया था कि मीटर गेज को ब्राड गेज में परिवर्तित किया जाएगा। आमान परिवर्तन का काम 1990-91 के बजट में पहली बार शामिल किया गया था। इसको 17 साल हो गए हैं, लेकिन यह काम अभी भी पूरा नहीं हुआ है।

महोदय, खर्चे का अनुमान तीन से चार गुना हो गया है, लेकिन रेलवे को इस तरफ जितना ध्यान देना चाहिए, उतना नहीं दे रहा है। रेल मंत्री हमें आश्वासन दें कि आमान परिवर्तन का काम अगले बजट तक पूरा हो जाएगा।

महोदय, राजस्थान के लोग पूरे देश भर में फैले हुए हैं। व्यापार, उद्योग और नौकरी के लिए देश भर के कोने-कोने में गए हुए हैं। मेरे क्षेत्र जालौर सिरोही से चेन्नई, बैंगलूर, मुम्बई, पूना और हैदराबार से सीधे जाने के लिए कोई भी गाड़ी नहीं है। जो गाड़ियां जोधपुर या बीकानेर की तरफ चलती हैं, उनके सप्ताह में एक दिन ही चलने के कारण यात्रियों को काफी असुविधा हो रही है। सिकन्दराबाद-बीकानेर जाने वाली ट्रेन फालना जो मेरे क्षेत्र के नजदीक का स्टेशन है, वहां नहीं रूकती है। इस ट्रेन को सप्ताह में कम से कम तीन दिन करने के लिए मैं लगातार मंत्री जी को पत्र लिख रही हूं, लेकिन इस ओर ध्यान नहीं दिया गया है। इस ट्रेन को रोका जाए और सप्ताह में तीन दिन किया जाए। पूना से चलने वाली अहिंसा एक्सप्रेस, सप्ताह में केवल एक दिन चलती है। पिछले कई दिनों से वहां के लोग इसे रोज़ाना चलाने की मांग कर रहे हैं। जोधपुर-बैंगलूर एक्सप्रेस के मैसूर तक बढ़ाने की मांग कई सालों से कर रहे हैं। जोधपुर-चेन्नई एक्सप्रेस वाया रेनिगुढा चलाने की मांग हो रही है ताकि राजस्थान के लोग तिरूपति जा सकें।

महोदय, इन प्रमुख मांगों के लिए मैंने मंत्री जी को कई बार पत्र लिखे थे, लेकिन उनके यहां से ठीक जवाब नहीं मिला है।

महोदय, समय के अभाव के कारण मैं अपना भााण यहीं समाप्त करती हूं और आशा करती हूं कि मंत्री जी मेरे द्वारा उठाए गए इन मुद्दों पर निश्चित ही विचार करेंगे और राजस्थान के साथ न्याय करेंगे।

MR. CHAIRMAN : The House stands adjourned to meet again at 11 a.m. on Friday, 9th March, 2007.

23.14 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock

On Friday, March 9, 2007/Phalguna 18, 1928 (Saka).

Fd. By c1

[R1]

[MSOffice2]Fd.by e1

[s3]contd by F

Cd by h1.e [r4]

Fd by j1 [KMR5]

[r6]Fd by k

[r7]

[r8]Cd by L

Fd. By 'm' [R9]

[MSOffice10]Followed by Q

[a11]cd. by r1.e

[R12]Cd by s1

[R13](Cd. by t1)

[r14]u ctd

cd. by w1 [r15]

cd. by x1 [R16]

[r17]Contd by y1.e

[MSOffice18]ctd. by z1

[s19]contd by A2

cd.. by b2

Cd by d2 [KMR21]

[r22]Cd by e2

Cd byf2 [r23]

Cd by h2

[r24]

[R25]Cd by m2

[R26](Cd. by n2)

cd. by p2 [r27]

Cd by r2 [MSOffice28]

cd. by [R29]t2

Fd by U2 [r30]

Cd by w2.e [r31]

Cd by x2 [KMR32]

[s33]cd. by a3

cd. by b3 [R34]

Contd. By d3.e [R35]

[R36]Cd by h3

[r37]fld by k3

Fd. By l3 [r38]

Cd by n3.h [R39]

Cd by q3

[r40]

Cd by s3 [KMR41]

[r42]Cd by t3

cont by y3.h

[v43]

[N44] Cd by z3

sh. anil basu cd.

Cd by D4 [r46]

Cd by f4 [r47]

[MSOffice48](cd. by g4)

[s49]fd. by j3

Cd by n4 [KMR50]

[MSOffice51]cd P4

Fd. By ‘q4’ [R52]

cd. by r4 [R53]

Contd. By s4.e [R54]

cd. by T4 [MSOffice55]

Cd by U4 [r56]

Cd by x4

[MSOffice58](cd. by y4)

[s59]cd. by a5

[H60]cd by b5

[rep61]c5cd

[MSOffice62]Ctd. by d5

[s63]contd by E5

[v64]cont by g5.h

[MSOffice65] Cd by j5

[MSOffice66]cd K5

[R67]cd. by l5

Cd by n5 [R68]

Cd by o [r69]5

Ctd by q5

[r70]

[R71]Cd by r5

[R72](Cd. by s5)

[r73]nikhil ctd

t5cd

[rep74]

(Cd.by Shri Alok Kumar Mehta) [r75]

[R76]cd by x5

cont by y5.h

[v77]

cd.. by a6 [r78]

[MSOffice79]cd D6

[R80]cd. by e6

Contd. By [R81]f6.e

Ctd by h6

[r82]

[R83]Cd by k6

l6cd

[rep84]

(Cd.by Shri [r85]Tufani Saroj)

Cd by n6 [r86]

[R87]cd. by o6

Cd by a6 [MSOffice88]

Cd by t6.e

Cd by x6 [r90]

[MSOffice91]cd Y6

[R92]cd. by z6

A7.e [R93]